Чл.
Б-97.

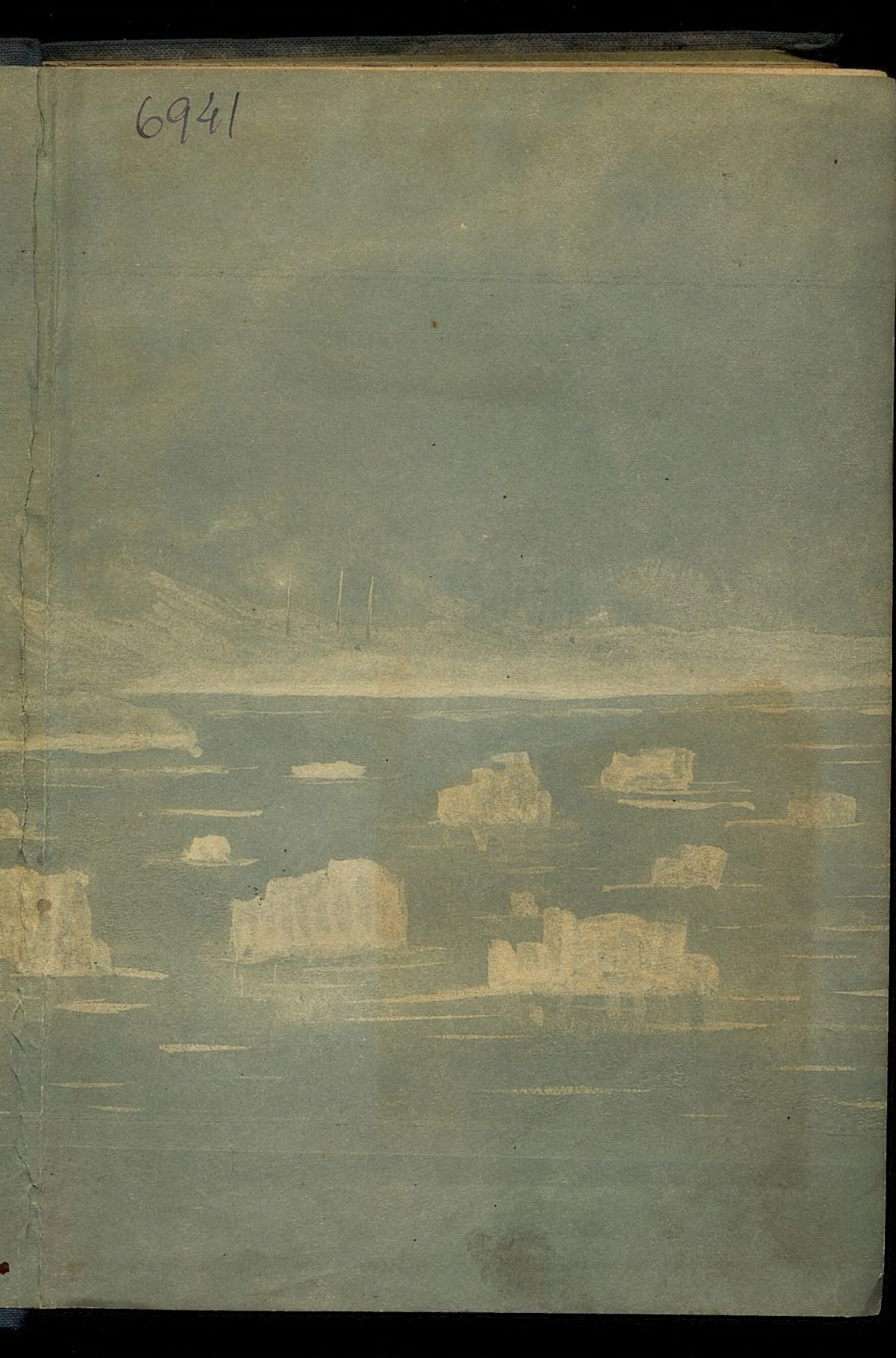
Р. Э. БЭРД

# СНОВА В АНТАРКТИКЕ

Г-3
7
1
5

37565 ✓
Антарктика

6941



ПРОВЕРЕНО 54 г.

ПРОВЕРЕНО 1980 г. А

Проверено | 2015

ПРОВЕРЕНО 1965 г.

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

РИЧАРД БЭРД

# СНОВА В АНТАРКТИКЕ

(ВТОРАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ)

*Перевод с английского под редакцией,*

*с предисловием и примечаниями В. Ю. Визе*

37565
5437
Главная морская библиотека
Инв. № 17021
3 „ 1938 г.
ФИЛИАЛ Центральной ВМБ
Фундаментальная Военно-научная

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ · ЛЕНИНГРАД · 1937

БИБЛИОТЕКА № 4930
Научно-технический комитет ВМС

91
Б-97

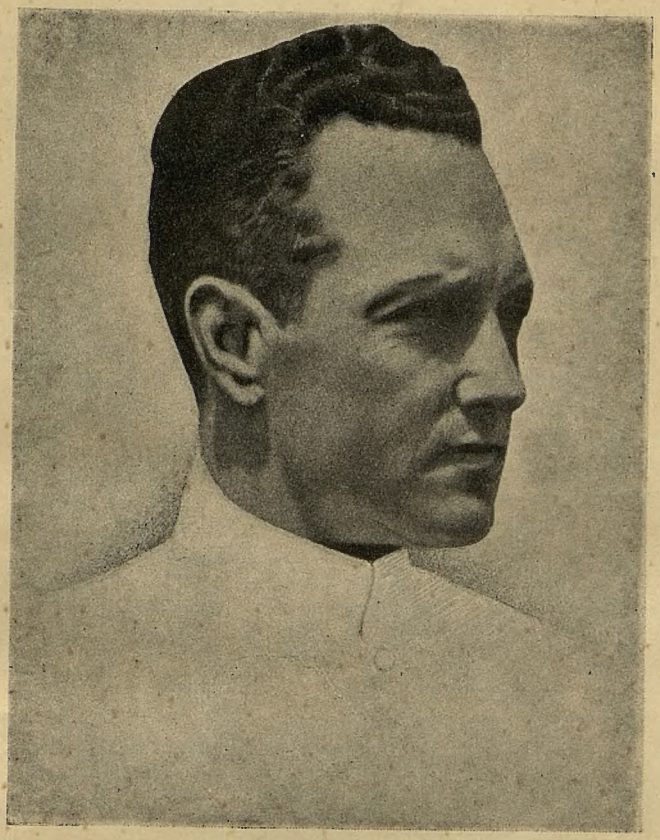
# DISCOVERY

*The Story of the second Byrd Antarctic Expedition*

BY RICHARD EVELYN BYRD

New York · 1935

*Внутреннее и внешнее оформление художника Н. Ф. Лапшина*



Ричард Бэрд

# ПРЕДИСЛОВИЕ

Эта книга выходит в свет в то время, когда героическая атака Арктики, предпринятая большевиками, увенчалась выдающимися успехами. Ведущее положение советских ученых и летчиков в деле освоения Арктики признано всем миром. Завоевание советскими полярниками Северного полюса, устройство дрейфующей станции на льдах Полярного бассейна, небывалые в истории трансарктические перелеты Героев Советского Союза по трассе Москва — Северный полюс — Северная Америка, — все это усилило в нашей стране огромный интерес к полярным странам. Поэтому советскому читателю будет, несомненно, интересно познакомиться с природой и условиями работы также и в Антарктике. Настоящая книга, в которой американский полярный исследователь Ричард Бэрд описывает свою последнюю экспедицию в Антарктику, дает прекрасные возможности для такого ознакомления.

Работа Бэрда в Антарктике выдвинула его в ряды наиболее выдающихся исследователей полярных стран.

Первая экспедиция Бэрда в Антарктику состоялась в 1929—1930 гг.[1] Эта экспедиция, во время которой Бэрд на самолете пролетел над Южным полюсом, отличалась от всех предшествовавших антарктических экспедиций своим исключительно богатым снаряжением, в котором были учтены все новейшие достижения техники. Вторая экспедиция Бэрда в Антарктику, состоявшаяся в 1934—1935 гг. и описанная в настоящей книге, была обставлена, пожалуй, еще богаче, чем первая. Ее замечательное техническое оснащение является полностью заслугой Бэрда. Подготовка экспедиции оказалась для Бэрда одним из наиболее тяжелых и мучительных этапов экспедиции. Несмотря на мировую славу Бэрда и громадную популярность его имени в США, раздобыть необходимые

[1] Описание первой антарктической экспедиции Бэрда вышло на русском языке в 1935 г. („Над южным полюсом". Издат. Главсевморпути).

средства на экспедицию явилось делом чрезвычайно сложным. «Деньги приходилось собирать с огромным трудом по крохам, — пишет Бэрд. — Самые глубокие ледниковые трещины и самые свирепые ураганы, с которыми приходится сталкиваться полярному исследователю, ничто по сравнению с затруднениями финансового характера».

Тем не менее Бэрд сумел преодолеть все трудности и снарядил свою экспедицию по последнему слову техники.

Чтобы дать представление о технической оснащенности экспедиции Бэрда, можно отметить, что в качестве транспортных средств в ее распоряжении имелось шесть самолетов, четыре вездехода и сто пятьдесят собак. В числе самолетов был автожир, совершавший посадку почти вертикально. Этот первый опыт применения автожира в полярных условиях дал хорошие результаты, и Бэрд считает, что автожир является идеальным аппаратом для коротких воздушных рекогносцировок в полярных областях.

Любопытно делаемое Бэрдом сопоставление современного механизированного транспорта с собачьей упряжкой. «Самолеты и вездеходы — замечательные транспортные средства, — говорит американский исследователь, — но все же они не могут заменить собак. Для полярных переходов нет ничего надежнее северной лайки, она пройдет там, куда не проникнет вездеход и где не сядет самолет». Возможно, что этот вывод правилен для барьера Росса и окружающих его гор, но переносить его и на другие полярные районы нельзя. Так, например, в центральной части Арктики все преимущества на стороне самолета, что с достаточной очевидностью вытекает из сравнения советской экспедиции к Северному полюсу в 1937 г. с санными экспедициями Нансена, Каньи и Пири. Очень показательным для условий Антарктики является то, что из вездеходных, самолетных и санных партий, действовавших во время второй экспедиции Бэрда, самый большой маршрут — 2600 километров — был выполнен санным отрядом. Вследствие широких трещин на барьере Росса работа на большие расстояния с помощью вездеходов оказалась не легче, чем работа с собачьими упряжками.

Особое внимание при организации экспедиции было обращено на радиосвязь, которая во время всего пребывания в Антарктике была безупречна. Культурно-бытовые условия, в которых находились участники экспедиции, были также хорошими: сто пятьдесят звуковых кинофильмов, Британская энциклопедия, телефон в каждой комнате и т. д. Электрическая энергия играла в быту зимовщиков большую роль: элек-

трифицированы были кофейная мельница, мясорубка, пилы, сверла, швейные машины.

Описание прекрасного оборудования второй экспедиции Бэрда (к сожалению, не везде достаточно подробное) и своеобразных условий зимовки в снежных катакомбах на ледяном барьере Росса, несомненно, будут прочитаны советскими полярниками с большим вниманием. Не меньший интерес представляет описание научных работ экспедиции, даваемое Бэрдом, правда, только в самых общих чертах. Научные работы велись экспедицией по двадцати двум дисциплинам: уже одно это говорит о широком их размахе. Впервые в Антарктике были поставлены наблюдения над космическими лучами и над метеорами. Громадный интерес представляют измерения толщины антарктического ледяного покрова, выполненные сейсмометрическим методом. Эти наблюдения позволили иметь более точное представление о барьере Росса, оказавшемся мощным пластом льда, небольшая часть которого покоится на воде, главная же масса — на грунте.

Из географических открытий, сделанных экспедицией, следует прежде всего отметить окончательное установление того факта, что между морем Росса и морем Веддела не находится пролива и что Антарктика представляет собою, таким образом, не два, а один массив. К востоку от барьера Росса было открыто большое плато и несколько горных цепей.

Самолет был использован экспедицией для географических рекогносцировок и аэрофотосъемки в широких размерах. Общая длина самолетных маршрутов составила 31 000 километров, а вездеходных — 21 000 километров.

Вторая антарктическая экспедиция Бэрда является, несомненно, одним из наиболее интересных предприятий, осуществленных зарубежными исследователями в полярных областях в послевоенное время. Поэтому выход в свет русского перевода книги Р. Бэрда, хотя и сделанного с некоторыми сокращениями, следует признать вполне своевременным.

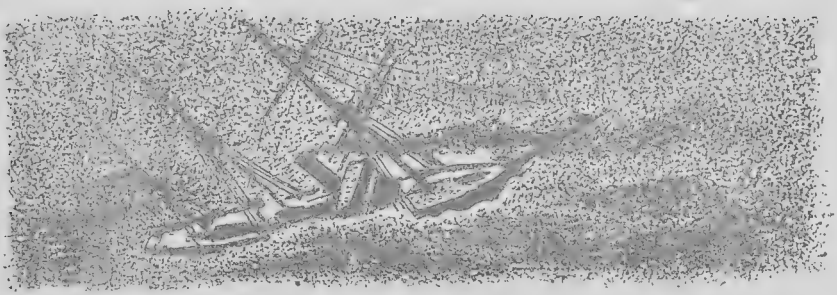
Экспедиции Бэрда предшествовала необычайная газетная шумиха в чисто американском стиле. Это является обычным в капиталистических странах методом создания финансовой базы для экспедиции. Бэрд провел эту кампанию в прессе с несомненным успехом, но к чести Бэрда нужно сказать, что его книга, посвященная описанию экспедиции, совершенно лишена элементов рекламы и сенсации. Книга выдержана в спокойных и скромных тонах. Местами она блещет неподдельным юмором, которому автор не чужд. Экспедиция далеко не всегда протекала гладко, и участникам ее при-

шлось выдержать не один тяжелый бой с суровой природой Антарктики. «Если бы не чувство юмора, я бы наверное превратился в нервную развалину» — пишет Бэрд, вспоминая превратности экспедиции.

На долю самого Бэрда выпало наиболее тяжелое испытание. Ему пришлось провести в полном одиночестве семь месяцев на ледяном барьере Росса, вдали от базы экспедиции. В эту добровольную ссылку Бэрд отправился с целью производства метеорологических наблюдений, которые, в связи с параллельными наблюдениями на базе, обещали дать интересные результаты. Живя в снежном «подземелье», Бэрд отравился выхлопными газами бензинового двигателя, притом в тяжелой форме. Лишенный всякой помощи, он медленно умирал. Бэрд был настолько слаб, что еле держался на ногах и с трудом поддерживал радиосвязь с базой экспедиции. Но помощи он не просил, считая вездеходное путешествие по барьеру Росса полярной ночью слишком рискованным. Каждый радиоразговор с базой он неизменно кончал словами «все в порядке, привет». Об ужасном положении, в котором Бэрд находился, участники экспедиции узнали лишь тогда, когда вездеходная партия навестила отшельника. Один из них, К. Мерфи, пишет, что «последние четыре месяца, проведенные Бэрдом в одиночестве, представляли собой страшную борьбу со смертью. Достаточно было бы ему бросить в эфир одно лишь слово, и вся зимовка, как один человек, кинулась бы ему на помощь. Но этого слова он не произнес, дабы не подвергнуть опасности жизнь доверившихся ему людей».

Только через четыре месяца после начала отравления Бэрду была оказана помощь. В течение этих месяцев Бэрд самоотверженно продолжал делать метеорологические наблюдения, выполнив полностью намеченную задачу. «Бэрд показал высшее проявление человеческого мужества и человеческого благородства» — пишет К. Мерфи. Сам Бэрд упоминает в своей книге о драматическом эпизоде на барьере Росса только вскользь, удостаивая его лишь несколькими короткими фразами. Это лишний раз убеждает в том, что скромность составляет столь же неотъемлемое и обязательное качество героя, как и отвага.

*В. Ю. Визе*



*Глава I*

## ВСТУПЛЕНИЕ, ПЛАН И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОХОДА

### I

Решение вернуться в Антарктику во главе второй исследовательской экспедиции возникло у меня не внезапно — оно явилось постепенно назревшим логическим выводом из результатов первого похода. Целый ряд вопросов большого географического и научного значения оставался открытым, и казалось особенно желательным попытаться разрешить их именно теперь, когда свежа еще память об одном успешном начинании, еще не ослаб интерес общественности к исследованиям Антарктики и имеется налицо освоившийся с Антарктикой персонал, из которого можно создать ядро для второй, большей экспедиции, ибо, согласно меткому выражению Черри-Герарда, «обучиться профессии полярника можно лишь за полярным кругом». Кроме того, меня невыразимо привлекал сам великий белый материк — жажда новых открытий, стремление созерцать неведомые земли и стереть с карты мира еще несколько «белых пятен». Тот, кому хоть раз в жизни посчастливилось узреть дотоле неведомую полосу суши, возвышающуюся за носом корабля, впереди бегущей собачьей упряжки или сквозь сверкание пропеллера, поймет меня, а из всех материков Антарктика — сотворенная

на чистой, стерильной почве Ледникового периода, девственно-белая, безграничная и суровая — сулит наибольшие возможности для исследователя.

Таковы были побуждения, заставившие меня вторично предпринять далекий южный поход. Когда я покидал в феврале 1930 года Маленькую Америку,[1] в тайниках моей души уже зарождалось твердое решение снова вступить на эти негостеприимные студеные берега.

— Мы еще вернемся сюда, Билл, — сказал я тогда нашему метеорологу Хейнесу.

— Только не я, — ответил Билл, глядя на постепенно удалявшиеся утесы барьера, — с меня хватит и одного раза.

Однако четыре года спустя, в солнечный день, столь редкий в этих областях, мы оба стояли в защищенной долине, где под густым снежным саваном покоилась Маленькая Америка, и Билл с огромным рвением работал снежной лопатой. Когда, наконец, его коренастая фигура исчезла в недрах шаропилотной станции, из моей груди вырвался глубокий вздох облегчения.

В течение многих-многих месяцев я почти не питал надежды, что нам удастся осуществить наш поход.

Снаряжение и подготовка моей второй антарктической экспедиции происходили в период жестокого экономического кризиса. В числе препятствий, которые ей пришлось преодолеть, были и собственная бедность, и чужое равнодушие, и даже враждебность. Среди полученной мною корреспонденции имеются письма — отнюдь не самые приятные, — упрекающие меня в безрассудстве и эгоизме, в желании бежать из страны в переживаемый ею тяжелый момент. Что имели в виду авторы этих писем — мне не совсем ясно. Не могли же они сравнивать Маленькую Америку с тихой пристанью, куда стремились укрыться люди, слишком чувствительные, чтобы переносить экономическую агонию цивилизации. Южные полярные области чересчур суровы, и в них нет места для какой бы то ни было чувствительности. Непонятно, как мог отъезд горсточки людей, предпринятый почти исключительно на средства, которые им удалось выпросить или занять, повлиять на ресурсы страны с 120-миллионным населением и с государственным доходом в сорок миллиардов. Впрочем, чем труднее начало, тем приятнее конечный успех, тем больше он дает удовлетворения.

---

[1] Зимовочная база первой антарктической экспедиции Бэрда.

А организовать экспедицию было действительно не легко. С огромным трудом, по крохам, нам удалось собрать всего 150 000 долларов наличными деньгами — скромная сумма для экспедиции, стоящей миллион долларов. Эти средства были скоро потрачены. Остальные ресурсы составляли снаряжение, продовольствие и научное оборудование стоимостью в сто тысяч долларов, полученные безвозмездно или в долг от различных научных организаций, торговых фирм и частных лиц. Вместо благодарности лишь укажу, что участники экспедиции совершили опасные переходы в тысячи миль по совершенно девственным областям, произвели разносторонние научные работы и исследовали и нанесли на карту 450 000 квадратных миль новых земель.

## II

Антарктика занимает особое место в истории географических исследований. Хотя существование ее было предсказано еще философами древней Греции как вывод из их теории о симметричном распределении суши, а Помпоний Мела[1] в 43 году нашей эры окрестил антихтонами (или антиподами) жителей этого воображаемого материка, лежащего за поясом жары и страшного зноя, — фактическое открытие южного полярного континента заставило себя ждать более двух тысяч лет. Антарктика — последняя из частей света, приобщенная к владениям географии. Уже через тридцать лет после открытий Христофора Колумба все атлантическое побережье Нового Света, от Лабрадора до Огненной Земли, было освоено мореплавателями. Однако и сейчас, спустя сто лет после открытия материка и несмотря на все усовершенствованные методы и приспособления современной техники, в Антарктике еще осталась огромная полоса побережья, неведомая человеку и не значащаяся ни на одной карте.

По сравнению с головокружительно быстрым ходом открытий и исследований во всех остальных частях света неимоверно медленно шла эволюция антарктической географии. Как ни жаждали великие мореплаватели XVI и XVII веков новых земель, они должны были отступить перед грозной стихией далеких южных морей. И хотя Дрэк еще в 1578 г.

[1] Помпоний Мела был автором знаменитого труда De Chorographia — первой обстоятельной географии, написанной на латинском языке. *(Прим. ред.)*

обогнул Огненную Землю и, «не видя к югу ни суши, ни островов», решил, что «Атлантический океан и южное море свободно сливаются на огромном пространстве», — прошло два столетия, прежде чем киль корабля проник за южный полярный круг. В 1895 г. шестой международный географический конгресс, заседавший в Лондоне, объявил в своей резолюции, что «антарктические области являются величайшим объектом для будущих географических исследований». Это заявление так же справедливо сегодня, как и в день его провозглашения.

В пределах все еще не открытых, не изученных и не занятых внутренних областей Антарктики могла бы поместиться вся Европа.

Я не буду здесь останавливаться, как я это сделал в отчете о своей первой экспедиции, на истории прежних антарктических исследований. Что касается первоначальных мотивов, они весьма обычны — желание расширить свои владения, лихорадочная алчность и возбуждение, вызванные открытием Колумба, привлекли взоры европейских морских держав к Новому Свету, и к этим заманчивым берегам были снаряжены многочисленные флотилии. Исследование южноамериканского побережья, в поисках пролива между Атлантическим и Тихим океанами, неизбежно приводило мореплавателей в высокие южные широты. Но в течение многих лет скорее противные ветры и штормы, гнавшие корабли на юг, чем исследовательские цели, способствовали дальнейшим открытиям антарктических земель. Далекие южные моря были слишком бурны, и климат чрезмерно суров для искателей приключений, мечтавших о более доступных богатствах Эльдорадо, Фонтана Юности и Золотого Храма Добоюба.

Наконец, поиски южного материка явились завершением страшной борьбы великих европейских держав за торговое и политическое владычество, финалом империалистического похода, одним из этапов которого было овладение Австралией.

Но безумие прошло, охлажденное пророчеством Кука, отступившего перед льдом покрытыми «землями, осужденными на вечную мерзлоту». В коммерческом отношении Антарктика не представляет интереса; ее единственно доступные богатства — китовый промысел, да и тот постепенно истощается. В горах имеются громадные залежи угля и были найдены месторождения промышленных руд. Но добраться до этих полезных ископаемых составляет такие трудности, что они

с таким же успехом могли бы находиться на луне. В этом смысле Антарктика — «замороженный капитал».

И все же Кук был неправ, когда он говорил: «Я беру на себя смелость утверждать, что мир ничего не выиграет от нахождения южного континента». Коммерчески бесплодная и с точки зрения практических целей не играющая никакой роли в захватнических стремлениях империалистических держав, Антарктика спокойно вошла в царство географии как общее владение, как особая сфера влияния мировой науки. И в этом отношении она, несомненно, обладает выдающимися перспективами и занимает исключительное место среди частей света.

Мир мал и быстро уменьшается. Наш век — век батисфер, лунных ракет, полетов в стратосферу и двухсотдюймовых телескопных линз. Но если мир суживается, то это потому, что все расширяются завоевания науки. И если Антарктика осталась почти нетронутой, если она все еще стоит особняком — далекая, скрытая непроницаемыми туманами, то это потому, что сплошные льды и штормы, охраняющие ее берега, стужа, пурга и невыразимая безжизненность ее внутренних областей нелегко поддаются покорению.

Почти нет такой области точных наук, для которой нельзя было бы найти успешного применения в Антарктике. Геология, гляциология, метеорология, ботаника, биология и зоология, астрофизика, география, земной магнетизм, океанография, геофизика и палеонтология — для всех этих дисциплин здесь открыто широчайшее поле деятельности. Комплекс работ нашей экспедиции обнимал 22 раздела научного исследования.

Среди этих отраслей науки нет ни одной специфически-полярной, представляющей лишь местный интерес. Все они так или иначе соприкасаются с проблемами общего значения. Насколько важны результаты, добытые экспедицией, сейчас еще невозможно определить. Все же мы можем, мне кажется, смело заявить, что выполнили наиболее полную программу комплексного изучения в истории полярных исследований, причем некоторые работы были впервые предприняты в столь высоких южных широтах. Так, участники экспедиции провели метод метеорологических работ, применяя самолеты для аэрологических наблюдений на больших высотах; уточнили и расширили технику картирования, введенную нашей первой экспедицией, и произвели сейсмические определения мощности антарктического ледового покрова.

Но полярные исследования по существу своему — разведочная работа. Первоначальная цель их — наблюдения и собирание фактов. Выводы приходят позднее. Им должна предшествовать стадия кропотливейшей обработки, сопоставлений и оценок.

## III

В программе нашей второй экспедиции отсутствовали какие бы то ни было сенсационные рекорды, как, например, полет к Южному полюсу. Основной целью почти всех наших воздушных, наземных и морских операций было исследование так называемого «тихоокеанского квадранта». Исходя из этого, станет понятной сеть маршрутов, видная на карте на стр. 40 этой книги. Наступление было интенсивное и во многих местах перекрещивалось.

Одним из практических затруднений при описании неизвестных стран, особенно полярных областей, является установление определенных вех, по которым средний читатель мог бы ориентироваться среди незнакомых ему местностей и условий. Общеизвестных пунктов почти нет, лед безличен и однообразен, а географические термины, то есть широты и долготы, большинству читателей, за исключением моряков и ученых, говорят очень мало.

Отсюда трудность в уточнении удобопонятных границ «тихоокеанского квадранта». Мы попытаемся его определить как огромную, неисследованную область суши и моря к востоку от Маленькой Америки, включающую моря южной части Тихого океана и простирающуюся через неведомые внутренние области Антарктики до самого полюса. Вплоть до Земли Хэрста, открытой Губертом Уилкинсом и лежащей с противоположной стороны материка, к югу от мыса Горн, вся область представляла собой сплошное «белое пятно». В южной части Тихого океана, между 150-м и 190-м западными меридианами, наши познания ограничивались южным полярным кругом, и, как это ни странно, рекорд проникновения на юг здесь побил Кук еще в 1773 году. Эта область привлекала мое внимание уже в первую экспедицию. Нам тогда удалось осуществить два успешных полета на восток, во время которых были открыты и нанесены на карту Земля Мари Бэрд, горы Рокфеллера и прибрежная цепь гор Эдсела Форда. Я считал результаты этих полетов значительно более ценными, чем наш перелет к Южному полюсу.

Земля Мари Бэрд должна была явиться центром наших полевых работ. По плану мы предполагали по пути в Антарктику повести двойную атаку — с корабля и с самолета, причем главным объектом исследования намечалась неизученная береговая линия «тихоокеанского квадранта». Во второй сезон (то есть в антарктическую весну и лето) наступление должно было вестись широким фронтом, из Маленькой Америки вглубь материка, при помощи санных партий, вездеходов и авиации. Насколько велик был размах этих работ, можно судить уже по тому, что участниками экспедиции была исследована полоса суши и моря, проходящая через «тихоокеанский квадрант», от антарктического круга до края полярного плато, общим протяжением с севера на юг в 1437 миль.

Помимо своей полной неизученности, эта область представляла большой интерес для исследователя, ибо, по предположению ученых, в ней может быть найден ключ к разгадке ряда проблем географии Антарктики.

В задание экспедиции входило: 1) определить и заснять береговую линию; 2) выяснить, нет ли архипелага или полуострова вблизи от Земли Мари Бэрд; 3) определить простирание и конфигурацию горной цепи Эдсела Форда; 4) нанести на карту восточный берег ледяного барьера Росса, этого мощного ледового шельфа, соприкасающегося на юге с горной цепью Королевы Мод, на западе — с Южной Землей Виктории и выходящего к морю Росса, и, наконец, 5) разрешить вопрос о предполагавшемся (в теории) огромном ледовом проливе между морями Росса и Ведделя, разделяющем Антарктику на два массива. Уже само возникновение вопроса — представляет ли собой Антарктика один материк или два — прекрасно иллюстрирует скудость наших познаний об Антрактике.

Мы еще вернемся к указанным объектам исследования. Откровенно говоря, это вступление должно служить как бы оправданием для организованной мною второй южнополярной экспедиции.

По возвращении из Антарктики, путешествуя по нашим «просвещенным» штатам, я встречал немало людей, которые чистосердечно удивлялись нашему походу и не понимали, что мы умудрялись там делать. Повидимому, в их представлении поход в Антарктику аналогичен поездке сельского жителя в соседний город для производства в один раз всех нужных закупок.

## IV

Итак, мы выработали стройный план работ, наметили себе интересные цели, и у нас был персонал, опытный в антарктических полевых методах; нехватало нам лишь одного — денег. А в 1932 — 1933 гг. деньги, как известно, были весьма дефицитны, и чувство депрессии и обреченности довлело над страной.

К счастью, полярная экспедиция, помимо своего прямого назначения собирать научные данные, обладает некоторой рекламной ценностью благодаря тому интересу, который вызывают у широкой публики ее приключения и открытия. Это ее основной капитал. За право рекламировать свои изделия, как «отлично перенесшие суровые полярные условия», многие торговые фирмы готовы были снабдить нас необходимыми предметами снаряжения и продовольствия. Так мы безвозмездно получили горючее для наших кораблей и самолетов, специальную полярную обувь, пеммикан, необходимый во время санных походов, табак, фотографические принадлежности, уголь, электрооборудование и прочее.

У нас был еще и другой козырь — радиовещание. Радиокомпания Колумбии, внимательно взвесив все плюсы и минусы и проверив технические трудности, решила пленить слух жителей Соединенных Штатов звуком человеческого голоса, доносящимся непосредственно из Антарктики. Был устроен радиотелефон протяжением в десять тысяч миль, необходимые усилительные установки сооружены в Буэнос-Айресе, Гонолулу, Лонг-Айланде и Сан-Франциско, и из Маленькой Америки передавались радиовещания. Благодаря прекрасной работе радистов по всей линии передачи опыт удался, привлек к себе оживленное внимание публики, а деньги, вырученные от радиовещаний, поддерживали жизнь экспедиции, когда пульс ее, казалось, вот-вот остановится.

Однако все эти мероприятия, в конечном счете обеспечившие осуществление нашего похода, в течение долгих месяцев, даже нескольких лет, висели в воздухе. Самые глубокие ледниковые трещины и самые свирепые ураганы, с которыми приходится сталкиваться полярному исследователю, — ничто по сравнению с рытвинами и ухабами финансового характера.

Работа по организации второй экспедиции началась почти сейчас же по расформировании первой. Сначала подготовка шла чрезвычайно медленно. Весь экспедиционный штат состоял из моего секретаря, мисс Хэзел Мак-Керчер, и вете-

рана первого похода В. Чегка, назначенного управляющим всеми делами экспедиции. Морское ведомство временно предоставило в наше распоряжение склад на морской верфи в Бостоне.

Для осуществления обширной программы научных исследований и для жизни людей на материке, естественные ресурсы которого ограничиваются тюленями и пингвинами, нам требовалось неисчислимое количество всевозможных предметов: примусы из Швеции; специальные лыжи из Норвегии; меховая одежда из Аляски; собаки из Канады; бамбуковые шесты (для установки флагов вдоль санных путей) из тропиков; ветряные двигатели и 750 килограммов трубочного табака; посуда и туалетная бумага; научные приборы и 30 000 метров струнной проволоки для глубоководных измерений; 1000 килограммов сушеных овощей и тонна пеммикана; 3000 книг и 6 ящиков жевательной резины; 5 пишущих машинок и 4 патефона, 12 телефонных столбов для радиоантенн и полный комплект инструментов для механической мастерской; 165 снежных лопат (самый бесславный предмет в Антарктике) и сотни морских карт; 125 ящиков мыла и около 60 ящиков с крепкими соусами, чтобы смягчить вкус ненавистного тюленьего и пингвинного мяса...

Я мог бы продолжать до бесконечности, лишь чтобы доказать нечто, не требующее доказательства, а именно: что снаряжение полярной экспедиции — сложное и кропотливое дело.

Было бы непростительно скучно подробно останавливаться на наших сборах. Должен только сказать, что в одном отношении мы превзошли самих себя — лучших, более трудоспособных и энергичных «попрошаек» трудно было сыскать. Все мы неутомимо писали бесчисленное количество писем всевозможным фабрикантам и поставщикам. Всего из штабквартиры экспедиции было отправлено около 30 000 писем с неизменным началом: «Милостивый государь, не соблаговолите ли Вы помочь...», на что следовало, увы, почти столько же ответов: «Очень сожалеем, но обстоятельства таковы...» Чегка написал (без преувеличения) 127 писем, пытаясь убедить различные фирмы подарить экспедиции рабочие комбинезоны, — в конце концов нам пришлось их купить за наличные денежки.

К лету 1933 года около ста человек, преимущественно добровольцев, то есть работавших безвозмездно, снаряжали нас в поход, проявляя при этом такую беззаветную преданность

общему делу, что все наши неудачи, разочарование и усталость казались несущественными.

И когда пронесся слух, что выход экспедиции назначен на октябрь, отовсюду стали съезжаться «ветераны» — Джун, второй пилот при полете к Южному полюсу; Петерсен, Блэкверн и Иоханнесен из Норвегии — участники моей первой антарктической экспедиции; Новилл — мой помощник в полете к Северному полюсу и второй пилот во время трансатлантического перелета; Финн Ронне — сын Мартина Ронне, дважды побывавшего в Антарктике с Амундсеном и со мной; Пинес-Тейлор и метеоролог Билл Хейнес — участники моих обеих полярных экспедиций... Всего 18 человек, прежде уже работавших со мной, снова попали на юг. Один из них торжественно отметил это событие, сыграв свадьбу за две недели до выхода в путь. Спустя два года я все еще опасалось встречи с его женой!

## V

Чтобы достичь цели, то есть попасть в Антарктику, нам нужны были в первую очередь корабли — большое стальное судно для перевозки главной массы запасов, оборудования, научного инструментария и двухмоторного самолета с двадцатипятиметровыми крыльями и стойкий деревянный корабль, который служил бы вспомогательным судном и мог бы успешно выдержать натиск антарктических льдов.

Мы не могли пожаловаться на недостаток в кораблях. Гавани, порты и верфи чернели от судов, которых экономический кризис пригнал из морей. За один день мне предложили 50 кораблей, среди них одну яхту, первоначально принадлежавшую какой-то коронованной особе. Цены были «без запроса», но, увы, наша касса издавала лишь глухой, безнадежно-пустой звон.

Управление торгового флота Соединенных Штатов держало у острова Стэрен несколько десятков судов, большинство конструкции военных лет, остававшихся из-за кризиса без употребления. За доллар в год нам дали напрокат старый тихоокеанский лесовоз с нефтяными топками, называвшийся «Тихоокеанская сосна». Корабль отнюдь не выглядел моложе своих лет. Переименованный нами в «Джекоб Рупперт», в честь моего друга, полковника Рупперта, он со стоном и скрежетом в заржавевших суставах покинул кладбище для кратковременного воскрешения во льдах далекого юга.

Труднее было найти надежное ледовое судно. Славный «Сити оф Нью-Йорк» нашей первой экспедиции окончательно вышел из строя и, превращенный в своего рода плавучий музей, влачил жалкое существование, буксируемый с одного корабельного рынка на другой. В Окленде в Калифорнии мне посчастливилось найти другой старый ледовый пароход — знаменитое китобойное судно «Бэр», спасшее в апреле 1884 года шесть участников многострадальной экспедиции Грили на мысе Сэбин [1] и в последующие годы совершившее ряд успешных плаваний в Арктике. Мне на него указал мой старый друг, известный полярник, капитан Боб Бартлетт. [2]

Несмотря на свои преклонные годы, «Бэр» вполне отвечал нашим требованиям. Городские власти Окленда, которым принадлежал корабль, согласились продать его с аукциона, и мы приобрели судно за 1050 долларов.

По заключении сделки «Бер оф Оклэнд» был направлен в Бостон, куда скоро пришел и «Рупперт». Оба корабля нуждались в основательном ремонте, и тут снова перед нами встал неразрешимый финансовый вопрос. Человеческий труд был бесплатен, но необходимые части и механизмы стоили дорого, и мы провели немало беспокойных дней и бессонных ночей, прежде чем оба корабля были приведены в мореходное состояние.

Помимо кораблей, нам нужны были самолеты. Исследовательская программа экспедиции предусматривала целых четыре летательных аппарата — двухмоторный самолет на лыжах и поплавках для дальних перелетов, автожир для коротких воздушных разведок и высотных аэрологических наблюдений и два одномоторных самолета для различных исследовательских полетов. Впоследствии оказалось, что это количество отнюдь не было преувеличено.

Бедность сделала нас изобретательными. Потерпев полную неудачу при попытке получить в подарок большой самолет, мы вспомнили старую истину, что целое равно сумме частей, и приложили все усилия, чтобы побудить каждого из заготовителей бесчисленных частей, составляющих современный самолет, снабдить нас своими изделиями. Нам не удалось, правда,

[1] „Бэр“ подошел к этому мысу, расположенному на восточном берегу Земли Эллесмера, не в апреле (как указывает Бэрд), а в конце июня. *(Прим. ред.)*

[2] Р. Бартлетт был участником экспедиции Р. Пири к Северному полюсу в 1908—1909 годах. Бартлетт совершил свыше сорока плаваний в арктических водах. *(Прим. ред.)*



4930
Филиал Центральной ВМБ

составить таким образом целый летательный аппарат, но количество полученных частей значительно уменьшило стоимость машины.

В критическую минуту мой старый друг Уиллиам Хорлик внес в фонд экспедиции щедрую ленту, и мы купили исследовательскую машину «Кондор» Кертис Райта с двумя моторами Райта в 725 лошадиных сил и радиусом действия в 1300 миль, при полной нагрузке в 10 000 килограммов, снабженную лыжами и поплавками. Самолет вполне соответствовал нашим требованиям и был назван «Уиллиам Хорлик».

Затем аэроклуб Филадельфии одолжил нам автожир Келлета — впервые такой аппарат отправлялся в полярные страны. Фирма «Дженерал Моторс» снабдила нас одномоторным монопланом Фоккера, а американское общество воздушных сообщений — одномоторным монопланом «Пилгрим». Оба самолета уже изрядно поработали на своем веку. «Фоккер» до перехода к нам перевозил воздушную почту, — для этой цели он был специально сконструирован, а «Пилгрим» нес пассажирскую службу и был снабжен мягкими креслами, уборной и пепельницами. Эти предметы роскоши были, разумеется, удалены, несмотря на радостное возбуждение, которые они вызвали у наших летчиков. С самолетов было снято все лишнее и оставлено только самое необходимое, чтобы довести до минимума их вес.

Покончив с морским и воздушным транспортом, мы стали готовить себе наземный. Эдсел Форд снабдил нас двумя легкими снеговыми автомобилями, пригодными для небольших пробегов, а правление тракторной компании Кливленда подарило экспедиции великолепную машину «Клетрак», настоящий снеговой дредноут, грузоподъемностью в 10 000 килограммов. Кроме этих машин, мне хотелось найти сравнительно легкий и быстроходный вездеход для дальних исследовательских поездок. На основе опыта Шэклтона, Скотта, Моусона[1] и моего собственного, приобретенного в нашу первую экспедицию, я пришел к заключению, что при достаточной мощности, правильной ширине и длине машины механизированный транспорт справится с особенностями южнополярного бездорожья — рыхлым снегом, твердыми застругами и даже трещинами.

[1] Антарктические экспедиции Шэклтона состоялись в 1908—1909 и 1915—1919 годах, Скотта — в 1911—1913 годах и Моусона — в 1912—1913 годах. *(Прим. ред.)*

Не найдя в Америке нужного нам типа вездехода, я по телеграфу обратился к известному французскому автомобильному фабриканту Ситроену, с которым познакомился после своего трансатлантического перелета в 1927 году, с просьбой помочь нашей экспедиции. На следующий день я получил положительный ответ, а через короткое время — три прекрасных вездехода, значительно облегчивших мучительнейшую выгрузку нашего «багажа» в Китовой бухте.

Самолеты и вездеходы, несомненно, замечательные транспортные средства, все же они не могут заменить собак. Для полярных переходов нет ничего надежнее северной лайки — она пройдет там, куда не проникнет вездеход и где не сядет самолет. Ввиду этого продолжительные исследовательские походы, предусмотренные планом работ экспедиции, решено было осуществить главным образом посредством собачьих упряжек.

В поисках хороших северных лаек участники экспедиции, во главе с нашим главным «собачником» капитаном Иннес-Тейлором, объездили северное побережье Лабрадора, побывали в Канаде и даже на Аляске и приобрели для экспедиции крепких ездовых собак, весивших от тридцати до пятидесяти килограммов каждая. На борту «Рупперта», когда он вышел в свое далекое южное плавание, находилось сто пятьдесят три лайки, и, несмотря на убивающий зной тропиков и вынужденное трехмесячное пленение на корабле, в пути погибло менее десяти собак — прекрасный результат, свидетельствующий об отличной работе каюров и хорошем состоянии наших четвероногих питомцев.

## VI

К концу лета 1933 года мы стали постепенно готовиться в путь. Шум и гам царил у нас невообразимый. Телефоны не переставали звонить, телеграммы поступали, пишущие машинки стрекотали, молотки стучали, люди носились взад и вперед, приказы отдавались, затем отменялись, словом большого беспорядка, казалось, нельзя было и придумать. Однако, несмотря на эти лихорадочные сборы, до выхода кораблей в море я не мог уверенно сказать — пойдем мы или нет, ибо почти до последней минуты жизнь экспедиции буквально висела на волоске.

В конце концов, благодаря неутомимым усилиям и работе участников и самоотверженной помощи друзей, все сомне-

ния были разрешены, и экспедиция благополучно отчалила.

«Бер оф Оклэнд», более тихоходное судно, чем «Рупперт», покинул Бостон 25 сентября, под начальством лейтенанта Роберта Инглиша. «Джекоб Рупперт» должен был выйти в море 11 октября. В качестве командира судна я пригласил одного из лучших ледовых лоцманов норвежского флота, Ертсена, участника антарктической экспедиции Амундсена на «Фраме».[1] Лейтенант Ферлегер был капитаном корабля.

По дороге в Панамский канал «Бэр» попал в сильный шторм и чуть было не потерпел крушение у Соутпорта. 4 октября волны стали заливать палубы, и корабль сильно брал воду. Насосы не успевали откачивать воду; она проникла в машинное отделение и при каждом ударе волны заливала бункера, засоряя всасывающие сетки насосов тонкой угольной пылью.

Механики один за другим спустились в трюмы, тщетно пытаясь руками соскоблить уголь, осевший на сетках фильтров; но он слишком плотно забил их. Уровень воды все поднимался, и, чтобы спасти машину, пришлось остановить ее. В течение нескольких часов, несмотря на отсутствие сухого угля, кочегарам удалось поддерживать огонь.

Всю ночь напролет, при сильной качке судна, команда, научные работники, новички и ветераны вперемежку, образовав цепь, стояли на скользких маслянистых трапах и решетчатых настилках и передавали боченки с трюмной водой на главную палубу, а затем спускали пустые боченки нижестоящим людям. А вода все прибывала и наконец дошла до зольников. Перестал действовать паровой котел и вместе с ним и динамо, так что погасли все огни. Положение было невеселое.

После мучительной борьбы с разбушевавшейся стихией, под умелым руководством капитана, судно добралось до берега и стало на якорь у входа в гавань.

«Команда работала выше всякой похвалы, — сообщил мне лейтенант Инглиш. — Новички наравне с опытными моряками. Это была ужасная ночь, и, я думаю, многим казалось, что наступил наш последний час».

Вследствие повреждений, полученных во время шторма, пришлось вернуть «Бэр» в Ньюпорт-ньюс и поставить его в

[1] В 1910—1912 годах. *(Прим. ред.)*

сухой док, где к нему вскоре присоединился наш флагманский корабль — «Джекоб Рупперт».

Взяв на борт самолеты и весь свой груз, 22 октября «Рупперт» отчалил, держа курс на Новую Зеландию. Выход «Бэра» был назначен на 1 ноября. Следующая встреча обоих кораблей должна была состояться в Китовой бухте (Антарктика) спустя более трех месяцев. Общее количество участников экспедиции составляло 115 душ.

## VII

Тихо и безмятежно протекало наше плавание в Новую Зеландию. Прошло немало дней, пока все освоились с новой обстановкой. Это объяснялось отчасти тем, что население корабля было самое разнородное и в смысле характеров, и в отношении профессий и занятий людей: тут были биологи и моряки, механики и физики, летчики и кинооператоры и т. д. и т. п. Сам корабль и жизнь на нем во многом напоминали небольшой плавучий городок.

На кормовой палубе большой лишенный крыльев самолет был прикреплен позади гротмачты. Каждые несколько дней бортмеханики запускали моторы и давали циркулировать маслу, чтобы не заржавели части. Собаки на длинных цепях были размещены по всему судну. Раз в день их кормили, поили и прогуливали на баке, а по ночам каюры поочередно стерегли своих питомцев. Наверху, в носовой части, в убогом стойле, обитали три коровы, подаренные экспедиции скотоводческим клубом Гернсея. Под этой буколической сценой наши летчики приводили в летную готовность «Фоккера», «Пилигрима» и автожир — удаляли лишнюю арматуру, покрывали термоизоляцией маслопроводы, баки и картеры, монтировали специальное навигационное оборудование и заменяли баки для горючего более крупными.

Чегка, Тинглоф и Ронне строили для разгрузочных операций 50 саней, которые должны были быть готовы к моменту прибытия «Руперта» в Китовую бухту. Части саней — копылья, полозья и пр. — были заготовлены в Бостоне, но их надо было скрепить ремнями и отполировать. На штормовом мостике, под защитой легкой брезентовой палатки, наши геофизики, Поултер, Брэмхолл и Цун, установили прибор для исследования космических лучей и вскоре после пересечения экватора начали серию постоянных наблюдений. Во всяком случае, они утверждали, что работают с утра до ночи, и спускались лишь во время еды.

Но однажды ночью на море поднялось волнение, корабль сильно накренился, и страшный грохот раздался над штурвальной рубкой. Из нее выскочил испуганный вахтенный, предположивший, что разбился прибор для исследования космических лучей. Однако прибор оказался цел и невредим, но палуба была усеяна по меньшей мере дюжиной пустых бутылок из-под пива. «Вот оно что, — буркнул капитан Ферлегер, — теперь я понимаю, какой магнит удерживает этих парней наверху!»

В общем наше плавание было не просто вынужденной паузой между цивилизацией и Антарктикой: экспедиция набиралась на море сил, становилась более сплоченной в своих устремлениях, плане и организации. Радисты конструировали радиоустановки для самолетов и походные радио для осенних партий на вездеходах и собаках. Каюры сшивали упряжь, походные флаги и палатки, взвешивали пайки для санных походов и укладывали их в мешочки. Корей и Сейпл собирали в специально отведенное для этого место многочисленные запасы, предназначавшиеся для материковой метеорологической базы, в которой мы предполагали работать в течение всей полярной ночи.

В разгаре этой интенсивной деятельности утром 5 декабря дозорный крикнул «Земля!», и стройные вершины северного острова Новой Зеландии, зеленые и свежие, показались над горизонтом. Пройдя пролив Кука,[1] «Рупперт» взял курс на славный город Веллингтон, оказавший столь радушное гостеприимство моей первой экспедиции.

За исключением гибели пяти собак (одна покончила самоубийством, прыгнув за борт, а остальные погибли от различных болезней) и постепенного исчезновения дюжины цыплят (чем, быть может, объяснялся унитанный вид котельщика Митчелла), наш флагманский корабль в целости и невредимости достиг порта.

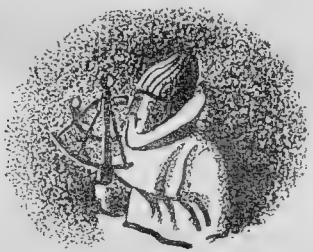
## VIII

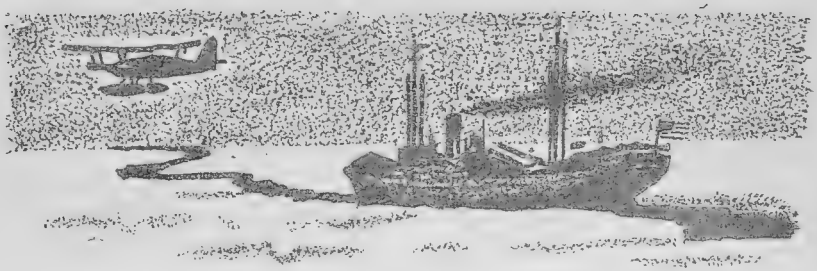
Тем временем «Бэр» прошел через Панамский канал, 17 ноября вошел в Тихий океан и 12 декабря взял уголь в Папеете на острове Таити. В течение всего рейса океанограф экспедиции Росс производил с помощью эхолота промеры, которые,

[1] Пролив, разделяющий два больших острова Новой Зеландии. *(Прим. ред.)*

между прочим, показали, что дно океана, лежащее на южной широте 29°06′ и западной долготе 167°01′ на глубине 5500 метров, поднимается до 3480 метров на 29°42′ южной широты и снова опускается до 5700 метров на 30°09′ южной широты и 168°34′ западной долготы. Повидимому, «Бэр» прошел над подводным хребтом.

Эти работы явились весьма ценным вкладом экспедиции в изучение южной части Тихого океана. В области, по величине равной территории Соединенных Штатов и Мексики, где вся подводная топография базировалась на четырнадцати измерениях, «Бэр» добавил шестьсот промеров.





*Глава II*

## ПЕРВЫЙ НАТИСК

### I

Скорей... скорей... скорей! Точно удары хлыста это слово неотвязно преследует полярную экспедицию и превращает в кошмар часы бодрствования и сна ее начальника. С момента своего рождения экспедиция неустанно борется с коварными противниками — с собственной бедностью и слабостью, с штормами и противными течениями, с солнцем и темнотой. Но главный ее враг — время. Дни, которые полярная экспедиция может провести в поле, ограничены, и лишние сутки, потраченные в порту, иногда обходятся очень дорого. Поэтому начинаешь урезывать дни, затем часы и наконец минуты.

В Веллингтоне, как ни привлекателен и гостеприимен этот городок, я с отчаянием высчитывал время, потребное для наших сборов. Казалось, мы никогда не выйдем снова в море. Каждый потерянный час означал уменьшение нашей программы исследования тихоокеанского квадранта, а ведь нам еще предстоял огромный труд по восстановлению Маленькой Америки и подготовке к большим походам, — и все это до наступления полярной ночи.

С другой стороны, многочисленные дела удерживали нас на месте, и все они были более или менее существенны. Не надо забывать, что полярная экспедиция — исключительное предприятие. Стоит ей покинуть последний порт, и она всецело

предоставлена самой себе. Каждый забытый пустяк может превратиться в вопрос жизни для ее участников, но наверстать упущенное уже нельзя.

Длительное плавание через Тихий океан вскрыло ряд дефектов в старых машинах «Рупперта». Перебои в работе цилиндра среднего давления, неплотность турбопроводов и чрезмерный расход горючего требовали тщательного осмотра и ремонта корабля. Поэтому для наших механиков пребывание в Веллингтоне отнюдь не явилось отдыхом.

Досуга не знала также наша авиационная группа. Как только корабль стал на якорь, летчики спустили на берег большой самолет для приведения его в летную готовность. Стальной птице были монтированы ее огромные крылья, винты с переменным шагом заменены винтами с постоянным шагом, и моторы снабжены специальными капотами для обогревания; а тем временем на юте «Рупперта» построили высокую, широкую платформу, на которой самолет был надежно принайтован с носа и с кормы. На этом насесте нижние крылья «Хорлика» возвышались на 9 метров над ватерлинией, так что их не могла достать самая свирепая волна при самом сильном шторме. Все же, должен сознаться, я вздохнул свободно лишь в тот момент, когда самолет оказался в Маленькой Америке.

Все эти приготовления, разумеется, заняли время; наконец, вечером 11 декабря наши сборы пришли к концу. Был поспешно отдан приказ о явке на корабль всей команде к 6 часам утра и по городу разосланы гонцы, чтобы предупредить участников экспедиции о предстоящем выходе в море. События следующих нескольких часов мы скромно обойдем молчанием. Последняя ночь в порту — переживание исключительное и незабываемое, и похождения молодежи в такую ночь не подлежат оглашению на страницах этой книги. Могу только сказать, что, судя по гамме звуков, доносившейся в ранние утренние часы со сходен, прощание с цивилизацией напоминало не то вечеринку холостяка, не то отъезд на фронт.

Как это ни скандально, но последним на корабль вступил наш старший научный работник, профессор Поултер, всегда отличавшийся необычайной аккуратностью. Впоследствии оказалось, что причина его опоздания была весьма невинная. Сойдя на берег, чтобы проститься с семьей, которая находилась тогда в Новой Зеландии, он всю ночь провел у постели больного сынишки и лишь на рассвете уселся в кресло немного соснуть. Его разбудил бешеный телефонный звонок,

и разгневанный голос прохрипел в трубку: «Часы у вас остановились, что ли? Какого чорта! Или вы, ученые, не знаете, что такое приказ о выходе в море?» Вскоре после 7 часов такси доставил на корабль виновника, который тут же торжественно поклялся, что он сам и его сотрудники отныне будут образцом точности, и в 7 часов 38 минут мы отчалили.

Так началась наша южная эпопея. Я не мог скрыть радостного возбуждения, когда услышал мерное гуденне машин. Все наши сборы до этой минуты носили характер прелюдий, и лишь сейчас мы приступали к настоящей работе. Когда «Руперт» обогнул мыс Паллисер, корабль напоминал крейсер, очищающий палубу перед боем. Команда спускала последний оставшийся на палубе груз, люки и трюмы приводились в порядок, а на носу механики поспешно покрывали асбестом паропроводы лебедок, чтобы они не замерзли на студеном юге.

Мы бросили вызов природе, и отныне исход состязания зависел от нас самих. При полном ходе машин, делая девять узлов, «Руперт» держал путь к одной из самых грозных областей вселенной. В эту часть океана пытались проникнуть другие экспедиции и неизменно терпели поражение. Однако, глядя на простиравшуюся перед нами безбрежную лазурь, я почему-то чувствовал веру в будущее. Мы были лучше вооружены, чем наши предшественники, — в нашем колчане имелись две стрелы. Первой был корабль.

Мы знали, что рано или поздно его неизбежно остановит лед, также как он останавливал все корабли в прошлом. И тогда мы вторично натянули бы тетиву, и «горы льда», преградившие путь капитану Куку и его преемникам, оказались бы игрушечными баррикадами для летательного аппарата. Пребывая в своей стихии, стальная птица будет в состоянии безнаказанно проникнуть туда, куда не суждено было пробиться ни одному судну. Я обратил свой взор на самолет: его массивные контуры и исполинские крылья, казавшиеся еще внушительнее в спускавшихся сумерках, создавали впечатление несокрушимой силы и мощи...

## II

Как бы тщательно ни была организована полярная экспедиция, ей неизменно сопутствуют всевозможные неожиданности. В Веллингтоне я поручил заведующему хозяйством завербовать девять человек добровольцев на помощь команде

при выгрузке запасов в Китовой бухте и во время обратного рейса корабля в Новую Зеландию. Когда по выходе «Рупперта» в море произвели подсчет людей, я обнаружил, что вместо 9 человек завербовано 18.

— Может быть, я записал близнецов? — недоуменно произнес заведующий хозяйством.

Не успел он высказать это оригинальное предположение, как в каюту вбежал капитан Ферлегер.

— Их еще три, адмирал! — воскликнул он.

— Чего три?

— Корабельных зайца. Мы нашли их спрятанными в шлюпке под брезентом. Как с ними поступить — подвергнуть их килеванию или посадить в карцер?

Карцера у нас не было, а килевание не практикуется в цивилизованном обществе, поэтому надо было придумать какой-нибудь другой выход. Поразмыслив немного, я созвал всех новичков и откровенно объяснил им, как обстоят дела. Я сказал им, что мы не располагаем большими излишками продовольствия и одежды, ввиду чего нам всем придется довольно туго.

— Если вы не хотите работать у нас при таких условиях,— закончил я, — мы вас вернем в Веллингтон. Пусть те, кто желают вернуться, подойдут ко мне.

К счастью, ни один человек не сдвинулся с места — к счастью потому, что время, потерянное на возвращение в порт, весьма неблагоприятно отразилось бы на наших работах в «тихоокеанском квадранте».

Этот инцидент имел смешное продолжение. Спустя несколько дней я получил телеграмму от лейтенанта Инглиша, вышедшего с Таити. Капитан «Бэра» радировал:

«Только что обнаружил на борту корабля двух «зайцев». Телеграфируйте инструкции».

Я ответил:

«Советую вернуться и попытаться «завербовать» еще одного. Тогда у нас будет поровну!»

Население корабля составляло теперь 95 человек, а если учесть, что помещение было рассчитано не более чем на треть этого количества, то можно себе представить, какая у нас царила теснота. Люди чередовались на вахтах так, чтобы посменно пользоваться койками, а когда стало холоднее, я видел, как вахтенные передавали смене свои теплые одежды. Новичкам пришлось нелегко, но они хорошо работали и не падали духом, а увеличение людского состава позволило осво-

бодить будущих членов зимовочной партии от несения судовой службы, и они снова взялись за свою работу по подготовке к выгрузке.

Чегка и Ронне спешили закончить сборку саней, капитан Иннес-Тейлор с каюрами приводил в порядок собачьи упряжи, Кокс строил переносный коровник, на баке не переставали жужжать швейные машины, на которых Кеннеди и доктор Шэрей шили брезентовую одежду и походные палатки различных типов, а заведующий хозяйством Корей вместе со своими помощниками отбирали и маркировали запасы, предназначавшиеся для зимовочной базы.

Руководство по организации выгрузки и восстановлению Маленькой Америки я возложил на неизменно изобретательного и неутомимого Чегка, и тот вместе с другими участниками первой экспедиции — Джуном, Хейнесом и Иннес-Тейлором, — чьи спины все еще ныли при воспоминании о пережитом кошмаре, именуемом выгрузкой у антарктических берегов, вырабатывали наиболее рациональный план, чтобы по возможности облегчить предстоявшую работу.

## III

Мы держали курс на пересечение антарктического круга с 150-м западным меридианом, где предполагалась первая встреча с нашим противником — льдом. Погода стояла туманная, но тихая, и море было спокойно, как мельничная запруда. Это придало бодрости наиболее чувствительным из наших «моряков», и как-то за столом были высказаны предположения, что плохая слава, которой пользуется эта часть океана, — досужий вымысел исследователей.

— Я же вам обещал спокойный рейс! — прорычал капитан Ферлегер. — Восемнадцать лет я плаваю в этих морях и ни разу не попадал в шторм.

Билл Хейнес взглянул на барометр и лукаво улыбнулся.

— Может быть, вы и правы, капитан, — сказал он, — но боюсь, что уже в ближайшие дни вы не увидите за этим столом много знакомых лиц.

Его предсказания сбылись. Вечером 17 декабря барометр сильно упал, и хотя за ужином кто-то из участников экспедиции, объявив, что неприлично держать такой предмет на виду, задрапировал барометр черной материей, к полуночи поднялся ветер, вскоре перешедший в ураган, и на море разыгрался сильнейший шторм, продолжавшийся всю ночь напро-

лет. В борьбе с разгневанной стихией нелегко пришлось каюрам и авиационной группе.

Порывы ветра снесли опорные рейки элеронов и найтова, скрепляющие самолет, а все направляющие плоскости стали дрожать и вибрировать. Летчики поспешили влезть на самолет, пытаясь пропустить вокруг крыльев широкие полосы холста, чтобы закрепить элероны. Положение людей было незавидное — ноги скользили, снежные хлопья слепили глаза, ветер рвал одежду, и холодные брызги стегали тела.

Вода захлестывала палубу, и одна особенно сильная волна подняла дюжину собачьих клеток, находившихся у правого борта, и протащила их вместе с собаками к левым поручням. Иннес-Тейлор и другие каюры бросились вперед и во-время удержали клетки, прежде чем вторая волна не смыла их за борт.

Лишь к полудню волнение улеглось, и жизнь на корабле вернулась в свою обычную колею. Становилось значительно холоднее. В воздухе чувствовалась близость айсбергов, и, чтобы неожиданно не столкнуться с ледовой громадой, мы поставили, кроме обычных дозорных, двух наблюдателей на баке, по одному у левого и правого борта, снабдив их сигнальным колоколом, соединенным с капитанским мостиком. Один удар в колокол должен был означать: «айсберг справа»; два удара — «айсберг слева» и три удара — «айсберг впереди». Дело не обошлось без комических случаев, лишний раз убедивших меня, что судьбы полярной экспедиции должны охраняться особенно снисходительным провидением, ибо путь к Южному полюсу вымощен добрыми намерениями неопытных, недисциплинированных людей. Если бы не чувство юмора, я бы, наверное, превратился в нервную развалину.

Однажды ночью мой помощник Новилл вышел сменить художника Пэджа, стоявшего на наблюдательном посту.

— Где колокол? — спросил Новилл, не находя его в темноте.

— Вот здесь, сэр, — ответил художник и для большей наглядности дернул веревку. Услышав удар колокола, вахтенный на мостике мгновенно перевел машинный телеграф на «стоп», а затем громогласно потребовал дополнительных сведений, в то время как Новилл безнадежно пытался просигнализировать ему электрическим фонарем, что айсберга и в помине нет и что это лишь проявление артистической вольности. Пришлось потратить немало времени, чтобы ликвидировать это недоразумение.

На следующий день другой наблюдатель совершил ту же ошибку. Он машинально подергивал веревку колокола и нечаянно дал один удар. Быстро сообразив, что надо что-то предпринять, он вспомнил, что сейчас половина седьмого, и пробил еще четыре «склянки». Но вместо того чтобы ударять в колокол с традиционной морской четкостью и с соблюдением надлежащих интервалов, он поднял такой трезвон, словно бил в набат.

Трудно было дисциплинировать разношерстных новичков, населявших корабль, но еще труднее было внушить им абсолютную необходимость бережливости. Казалось, люди не отдают себе отчета, что наши богатства ограничены и что в Антарктике не восстановишь потраченных запасов. Грузы, предназначавшиеся для зимовочной партии, были выделены и специально помечены, и суровый неписаный закон экспедиции гласил, что они неприкосновенны; однако заведующий хозяйством Корей постоянно жаловался, что ящики взламывают. Чегка, присутствовавший при том, как один из научных работников бросил за борт кусочек дерева, заметил ему:

— Быть может, вы не поступили бы так опрометчиво, если бы сперва подумали, что должно пройти много сот тысяч лет, прежде чем такой кусочек дерева вырастет в Маленькой Америке. . .

## IV

19 декабря ознаменовалось целым рядом происшествий. В этот день на нашем пути показались первые стражи Антарктики — ледяные горы; мы поставили новый рекорд проникновения на юг, пройдя дальше, чем капитан Кук, и торжественно отпраздновали появление на свет «Айсберга», теленка Клондейк. Первое событие было нормальным явлением природы, второе — похвальным достижением, а третье (хотя Кларк и Кокс, в чьих руках находились судьбы Клондейк, придерживались иного мнения) — происшествием, над которым мы были не властны.

Быть может, читатель удивится, но в царстве природы я не знаю ничего более прекрасного, чем антарктические столовые айсберги. В них нечто бесконечно своеобразное и грандиозное. Это не просто предвестники мира льда, — нет, это подвижные частицы самой Антарктики, величественные белые каравеллы, скользящие по лазурному морю, исполинские монументы, из-

ваянные рукой самой природы из мраморных твердынь ледниковой эпохи.

В час ночи Дик Рэссел, стоявший на наблюдательном посту, заметил первую ледяную гору и сигнализировал: «Айсберг с левого борта!» Мгновение спустя многочисленные сверкающие купола показались над горизонтом, и вскоре вся морская даль была усеяна движущимися громадами. Кто-то насчитал более двухсот айсбергов, причем на некоторых из них мог бы поместиться весь Нью-Йорк вместе с пригородами. Откололвшиеся от основной ледовой массы постоянным сжатием льдов, подточенные морскими течениями, они медленно плыли навстречу своему разрушению — на этих пустынных водах двигалась белоснежная, обреченная флотилия.

Утро наступило светлое и ясное. Золотые лучи солнца прорвались сквозь облака и заиграли синими, зелеными и желтыми блестками на изборожденных стенах айсбергов. Волны переливались через их подводные отроги, взлетая разноцветными пенистыми брызгами. В причудливых очертаниях ледяных гор мы различали то белоснежные яхты, то сказочные замки, то высокие зубчатые башни, грозные и неприступные. Казалось, мы перенеслись в мир фантазии и редкостной, незабываемой красоты.

Однако у исследовательской экспедиции более важные дела, чем любоваться природой. Осторожно лавируя между сверкающими ледовыми образованиями, «Рупперт» шел вперед с предельной скоростью. На 65° южной широты и 153°32′ западной долготы судовые наблюдения показали, что наш корабль прошел южнее, чем Кук, — мы находились, наконец, на грани неизвестного мира. Полтораста лет прошло с тех пор, как киль корабля бороздил эти синие воды. Перед нами простиралось темное «водяное» небо — южный путь лежал пока открытым.

Но должен сознаться, что значение этого момента не нашло соответствующего отклика у участников экспедиции. Все члены нашей обширной семьи затаив дыхание ожидали события, которое отнюдь не отличалось оригинальностью и было старо, как мир. Клондейк, одна из наших коров, собиралась... нет, лучше начну сначала. Когда Клондейк вступила на борт «Руперта» в Ньюпорт-ньюс, она уже находилась в том состоянии, которое журналисты перестали называть «интересным положением», и я подозреваю, что это явилось решающим моментом для ее избрания в экспедицию и что на нее возлагались большие надежды.

Во всяком случае Кокс и Кларк страстно желали, чтобы теленок родился за антарктическим кругом. Оказывается, у них по этому поводу была тайная договоренность со скотоводческим клубом Гернсея, подарившим экспедиции Клондейк. По их мнению, теленку, родившемуся в этих студеных широтах, принадлежало бы исключительное право на бессмертие. Но, увы, в своих расчетах они совершили роковую ошибку — они переоценили возможности Клондейк и упустили из виду туман, замедливший продвижение судна.

По мере того как проходили дни, лица у Кокса и Кларка все более и более вытягивались. Они поминутно штудировали судовой журнал, проверяли положение и ход судна, глядели на небо и советовались с капитаном. С 18 на 19 декабря они всю ночь провели на ногах. Капитан Ферлегер застал их на палубе.

— Сколько нам осталось пройти до антарктического круга? — взволнованно спросил Кокс.

— Триста миль, — ответил капитан. — И если вы хотите, чтобы теленок родился за кругом, советую вам взять самолет, посадить в него корову и остальной путь совершить по воздуху, ибо мне кажется, что у Клондейк терпение иссякает.

Шли часы, и Кокс и Кларк вздохнули свободнее. Они поднялись на мостик, чтобы взглянуть на айсберги. Вдруг громкий крик огласил судно.

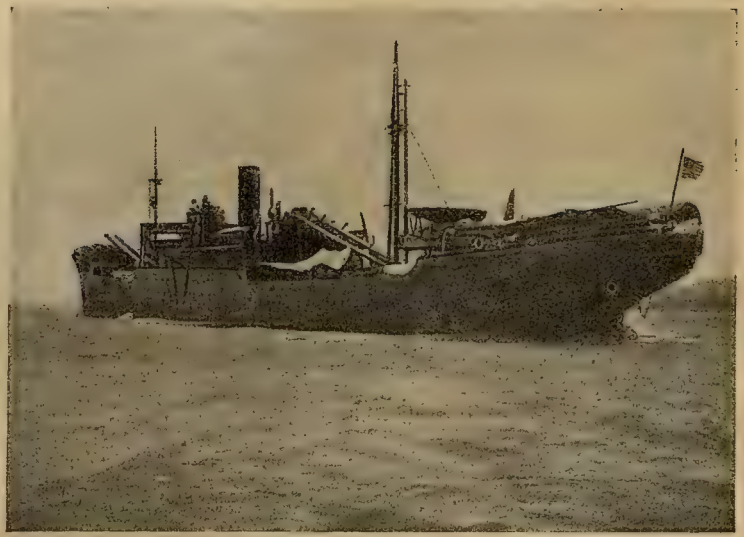
Клондейк отказалась дольше ждать!

Совершив плавание в 11 000 миль и почуяв морозный воздух, она решила, что путешествие подходит к концу, и, не придавая значения нескольким градусам широты, спокойно и безоговорочно выполнила исконный долг своего пола.

Произведенное тотчас же счисление показало, что событие произошло в 247 морских милях к северу от антарктического круга. Предложение газетного репортера назвать теленка «Обманщик» (ввиду особых обстоятельств, сопровождавших его появление на свет) было отвергнуто с негодованием. Новорожденному было присвоено имя «Айсберг».

## V

На следующее утро на 65°55′ южной широты и 151°10′ западной долготы, в 35 милях к северу от антарктического круга, «Руперт» подошел к кромке дрейфующих льдов. Большие площади разреженного блинчатого льда тянулись с запада на восток, теряясь на юге за горизонтом.



„Джекоб Рупперт"

„Бэр оф Окланд"

Мы остановили корабль и обычным лотом измерили глубину.

Промер мог дать некоторое указание на расстояние, отделявшее нас от неизвестного берега на юге. Однако на глубине 550 метров лот не достиг дна. Впереди «Рупперта» тянулась узкая, зигзагообразная полоса черной воды; наш ледовый лоцман Ертсен ввел корабль в эту полынью, и мы медленно пошли дальше на юг.

Плавание становилось увлекательным. Находясь в совершенно неизученной части океана, мы ощупью пробивались сквозь лед, пытаясь разгадать тайну, которая, быть может, таилась за южным горизонтом. Над сероватой поверхностью плавучих льдов медленно выросла белоснежная скала, казавшаяся нескончаемой. «Барьер впереди!» — выкрикнул дозорный из наблюдательной бочки. Но он ошибался. Минут через двадцать мы увидели воду с обеих сторон скалы — это был просто огромный айсберг.

На небольшой льдине первый антарктический тюлень-крабоед поднял голову, услышав шум винта, и с любопытством поглядел на нарушителей его покоя. Большие светлые буревестники неожиданно показались на фоне неба и стали носиться вокруг корабля. Воздух был удивительно тих. Льдины мягко колыхались, приподнимаемые волной, и касались друг друга с легким шуршанием, напоминавшим шелест листьев в лесу.

К полудню старый, более мощный лед взгромоздился впереди нас и стало очевидным, что ледовый натиск становится «Рупперту» не под силу. Льдины все чаще и сильнее ударялись о бока корабля, и порою, когда мы сталкивались с массой крепкого, зеленовато-синего пака, по корпусу «Рупперта» пробегала продолжительная дрожь. Внизу, в машинном отделении, слышно было, как звенит лед, разбиваясь о листовую обшивку.

Командир Ертсен покачал головой.

— «Рупперт» — старый корабль, — заметил он. — Это не деревянное судно, специально построенное для схваток со льдом. Продолжительной борьбы он не вынесет.

Корабль был фактически осажден, хотя мы пробивались еще в течение нескольких часов. Но какой смысл биться головой о каменную стену, если знаешь, что все равно ее не пробьешь! Билл Хейнес, постигший тайны антарктической погоды, изучал ветер и посматривал на барометр. После обеда он зашел ко мне в каюту.

— Барометр установился, и ветер с юга, — сообщил он. — Думаю, что завтра будет хорошая летная погода.

Итак, пришло время выпустить вторую стрелу нашего лука.

Вскоре после 6 часов вечера, на 67°09′ южной широты и 148° западной долготы мы повернули на север. Собственными силами «Рупперт» прошел на 148 миль южнее Кука. Теперь надлежало авиации продолжить наступление.

Милях в тридцати к северу я заметил полосу открытой воды, достаточно широкую для разбега самолета. Мы направились к ней по узким разводьям. За кормой льдины тотчас же срастались, уничтожая всякий след прохождения судна.

О предстоявшем полете я никому не сказал. Вечером все корабельное общество собралось в кают-компании, где состоялся кинематографический сеанс. Я решил взять с собой Джуна старшим пилотом, Боулина вторым пилотом, Петерсена радистом и Пелтера аэрофотосъемщиком. Во время сеанса я подошел к каждому из этих товарищей и сообщил им, что мы завтра утром вылетаем.

По просмотре фильма Новилл встал и спросил, не найдутся ли желающие помочь спустить моторный катер, который должен был служить в качестве аварийной и буксирной шлюпки.

Тем временем мы достигли полыньи. Она была свободна ото льда, если не считать большого айсберга, возвышавшегося в нескольких стах метрах от нее. Авиационная группа, при помощи всех участников экспедиции, дружно взялась за дело. Летчики и механики осмотрели и проверили все части самолета, радисты установили радиоаппаратуру и навигационное оборудование, команда подняла из трюма громоздкие барабаны с горючим, а Корей, готовивший аварийное снаряжение, совсем исчез под горами малиц, варежек, пайков, саней, палаток и пр.

Работа велась при свете полуночного солнца, медленно плывшего по горизонту — янтарный шар в золотистой дымке. С едва уловимым шорохом лед обступал корабль, и очертания льдин непрерывно менялись.

Когда самолет был полностью оснащен, команда, под руководством капитана Ферлегера и Джуна, сняла шеститонную птицу с ее гнезда и с бесконечной осторожностью опустила ее на воду.

Утро наступило тихое, кристально-чистое, и большой айсберг направо от полыньи засиял, как исполинский алмаз.

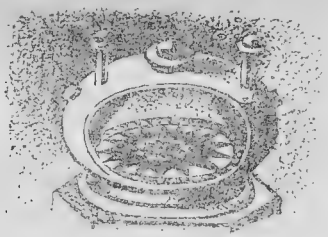
## VI

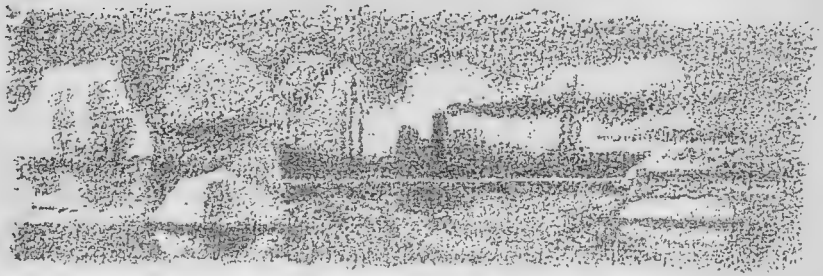
В 10 часов 40 минут утра загудел левый мотор; через три минуты к нему присоединился правый. В течение двадцати минут мы плавали вверх и вниз по полынье, в поисках совершенно чистой полосы воды. Наконец, в 10 часов 53 минуты, после разбега, длившегося всего двадцать девять секунд, самолет взвился в воздухе, сделал круг и подлетел к кораблю.

Прежде чем направиться в путь, мы решили проверить показания компасов: в высоких южных широтах, ввиду близости магнитного полюса, магнитный компас часто отклоняется, и хотя я предполагал вести самолет почти исключительно по солнечному компасу, все же никогда не исключена возможность «потерять» солнце, и тогда магнитный компас — главная опора навигатора.

Мы определили девиацию следующим образом. Перед вылетом я просил командира Ертсена направить судно на юг по жирокомпасу, проверенному по пеленгам солнца. Находясь теперь над кораблем, я по радиотелефону попросил Ертсена подтвердить направление «Рупперта». «Курс зюд» — тотчас же пришел ответ. Делая широкие круги, мы несколько раз по прямой линии перелетели над кораблем, каждый раз проверяя по радио показания компасов.

В 11 часов 40 минут Петерсен сообщил на «Руперт», что мы стартуем на юг. Описав последний круг, самолет последовал по 150-му меридиану.





*Глава III*

## ЧОРТОВО КЛАДБИЩЕ

### I

Полет на юг вдоль 150-го меридиана был первой из трех воздушных рекогносцировок, осуществленных нами в неизученной части тихоокеанского квадранта Антарктики. Стоял идеальный летный день, температура воздуха держалась на 4° тепла, и видимость составляла приблизительно 50 миль.

Мы летели на высоте 700 метров. Со всех сторон море было усеяно молодым, разреженным льдом, перемежавшимся с полосами угольно-черной воды, напоминавшими своеобразную мозаику из белых и черных тонов. Меня удивило отсутствие тяжелого пака и торосов, которые я ожидал увидеть в этой части океана. Солнце ярко светило, лишь порою его затемняли налетавшие снежные шквалы.

Далеко впереди, у горизонта, я заметил обширную ледяную стену. Сильно вытянутая в длину, плоская сверху, она на большом расстоянии походила на очертания барьера. Но я не спешил делать преждевременных заключений — слишком часто меня вводили в заблуждение сверкающие обманчивые творения антарктической природы.

От времени до времени я по радиотелефону непосредственно переговаривался с «Руппертом», получая от Хейнеса сводки погоды и сообщая на корабль о ходе полета. Я никогда

прежде не пользовался радиотелефоном в исследовательском полете, и, мне кажется, этот аппарат впервые применялся в полярных странах. [1]

На юге огромная ледяная масса медленно раскрывала свое настоящее лицо. Когда самолет приблизился, оказалось, что это не сплошная стена, а лишь большая колонна айсбергов, построившаяся подобно эскадре, готовой вступить в бой. За ними простиралось покрытое льдом море.

В 1 час. 40 минут дня, на 69°51′ южной широты и 149°45′ западной долготы, потратив весь запас горючего, за исключением запаса, необходимого для обратного пути, мы повернули и взяли курс на корабль.

На основании произведенных наблюдений я пришел к следующему выводу.

Отсутствие сплоченных масс льда и сравнительно чистое море являлись существенным доводом против наличия архипелага или полуострова, выдающегося в этой части океана. Можно было, разумеется, предположить, что год отличается необычайно благоприятными ледовыми условиями; однако против этого говорил тот факт, что корабль Линкольна Элсуорта «Уилатт Эрп» в море Росса боролся с тяжелым льдом по дороге в Китовую бухту. Колоссальные неизученные пространства между 140-м и 160-м западными меридианами, по всей вероятности, представляли часть Тихого океана. Я надеялся, что последующими воздушными, морскими и наземными разведками нам удастся стереть на картах это огромное «белое пятно» и что ближайшая полоса суши окажется исследованным нами побережьем Земли Мари Бэрд и Короля Эдуарда VII.

Более выгодная позиция для дальнейшего наступления находилась на востоке, вблизи 120-го западного меридиана, где большое скопление льда, повидимому, оставшееся из года в год, и сравнительно мелкие глубины океана указывали на близость неизвестного берега.

Пока Боулин вел самолет, мы с Джуном обсудили положение дел. Как всегда, главным препятствием для продолжительных работ на востоке являлся наш исконный противник — время. Мы должны были прибыть в Китовую бухту не позднее середины января, кроме того, запасы горючего на

---

[1] Радиотелефон применялся в Арктике на советских самолетах уже в 1928 году во время операций по оказанию помощи экспедиции Нобиле. *(Прим. ред.)*

«Рупперте» уже сильно истощились. В довершение всего эта часть океана славилась чрезвычайно тяжелыми условиями плавания — частыми штормами и постоянным туманом.

Но, с другой стороны, основная задача полярной экспедиции — приложить все усилия к исследованию девственных пространств. Поэтому было решено немедленно после посадки поднять самолет на борт и направить корабль на восток.

Полет закончился без всяких происшествий. В 2 часа 45 минут появился клуб дыма на горизонте, развевавшийся с «Рупперта», а в начале четвертого Джун благополучно сел на воду.

Три часа спустя корабль шел на всех парах на север, лавируя между льдинами.

В результате нашего «первого натиска» мы поставили новый рекорд проникновения на юг и исследовали около 30 000 квадратных миль до того неизученной части Тихого океана. Не плохое начало!

Около полуночи я вышел на палубу. Море, небо и лед слились в неподражаемой, совершенной гармонии красок. Художник Пэдж, стоявший на наблюдательном посту, как завороженный глядел перед собой.

— Почему вы это не изобразите в красках? — спросил я его.

— Я мог бы изобразить, — ответил он с улыбкой. — Но какой смысл? Ведь никто мне не поверит. Видел ли кто-нибудь такое небо?

Как описать море, подобного которому нет на свете? Призрачное море, без всяких ветров, течений и приливов — лишь гамма тончайших красок, оттененная сиянием белоснежных айсбергов; как описать небосвод, который кажется такой хрупкой фарфоровой чашей, что малейший резкий звук — и она вот-вот рассыплется на мелкие осколки. А по морю плывет корабль с безлюдными палубами, и вокруг царит полнейшая тишина, прерываемая лишь заглушенным ритмом машин и плеском воды о борта судна...

## II

В последующие дни мы поспешно выбирались из льдов, то пользуясь полыньями, то вводя судно в полосы мелкобитого льда. Тяжелый лед преградил путь кораблю в нескольких милях от чистой воды, и в борьбе с ним на «Рупперте» пере-

стал действовать жирокомпас и получил повреждение один из судовых генераторов.

Наконец, на 65°51′ южной широты и 147°20′ западной долготы мы вышли в открытое море и повернули на восток, то и дело меняя курс, чтобы избежать языков льда, выдающихся от главной ледяной массы.

Впрочем, передышка была кратковременная. Вскоре густая завеса тумана опустилась перед кораблем, и повалил мокрый снег, сопровождаемый резкими порывами ветра. Ночь наступила холодная, бурная. Из тумана выплывал авангард неисчислимой колонны айсбергов. «Рупперт» медленно шел вперед, и до утра из наблюдательной бочки и с капитанского мостика раздавались выкрики продрогших вахтенных: «Айсберг с правого борта, айсберг впереди, айсберг. . .»

«Чортово кладбище»! Хотя имя это возникло позднее, но мы вступили в пределы области, которая для участников второй антарктической экспедиции Бэрда всегда останется памятной как нечто бесконечно мрачное и гнетущее. Читатель, вероятно, никогда не увидит этого названия на карте. Также как Сцилла и Харибда, эта часть океана, прозванная нами «Чортово кладбище» и лежащая между 147-м и 135-м меридианами вдоль антарктического круга, представляет собой один из тех чудовищных ликов природы, которые преследуют мореплавателей на краю вселенной. Много дней подряд влажный, липкий, давящий туман, такой густой, что порою с мостика не виден был нос корабля, лежал на море. И сквозь эту свинцовую завесу, точно привидения, неожиданно надвигались на «Рупперт» бесчисленные ледяные громады, достигавшие 50 метров высоты. Словно загнанный зверь, корабль метался между ними, пытаясь спастись от этих грозных врагов.

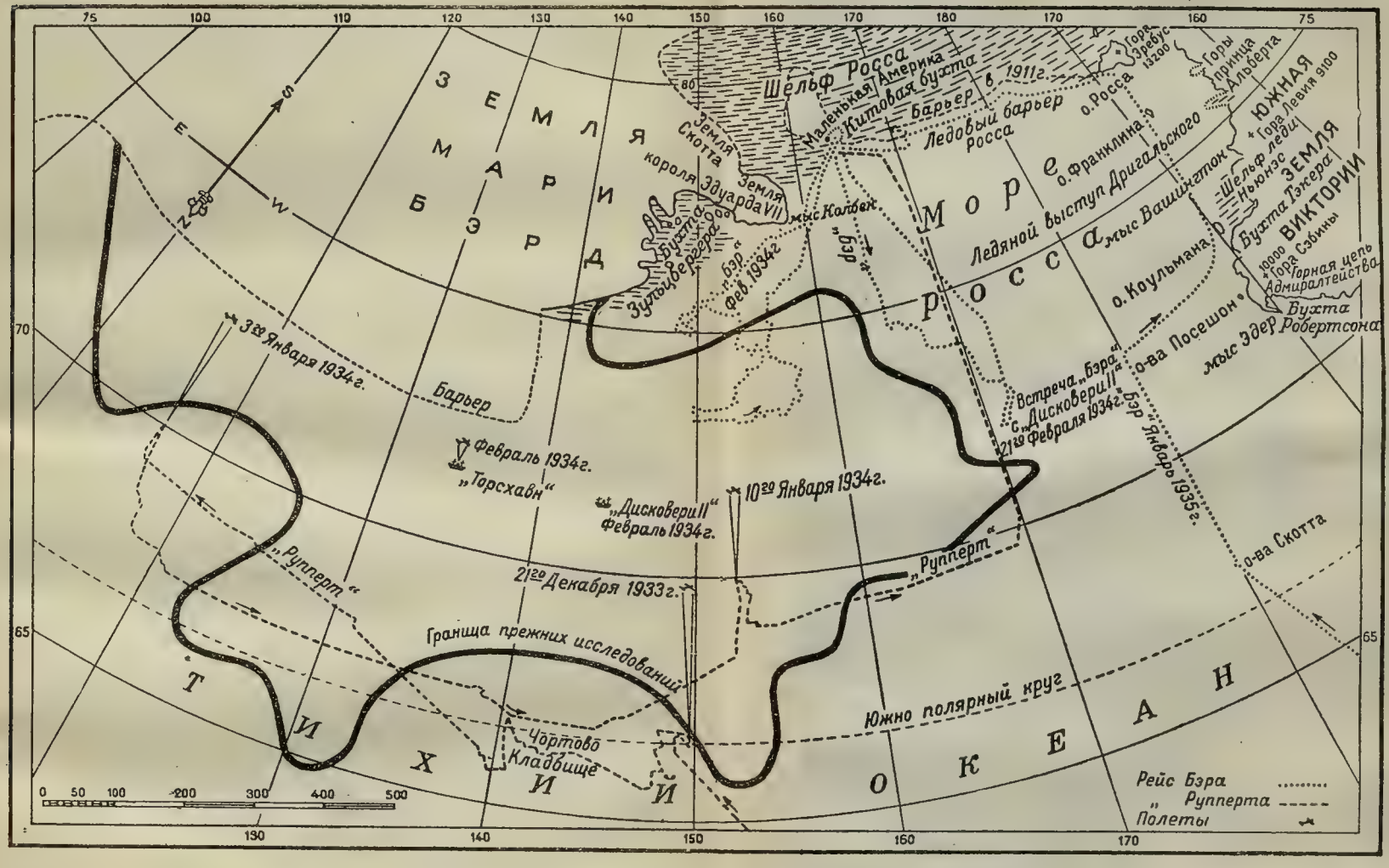
Туман сам по себе достаточно мучителен на море, но, когда за ним таятся полчища недругов, он становится коварным. Атмосфера на корабле становилась все более и более напряженной. На вахтах, на наблюдательных постах и внизу, в машинном отделении, дежурили измученные люди, и нервы у них были натянуты до крайности. Эти дни в тумане оставили на нас глубокий отпечаток. Много месяцев спустя, в Маленькой Америке, Новилл признался мне, что он, бывало, вскакивает среди ночи весь в холодном поту, напряженно прислушиваясь к крику вахтенного и чувствуя, что вот-вот произойдет страшное столкновение корабля с айсбергом — таковы были воспоминания о «Чортовом кладбище»!

## III

26 декабря на море поднялся шторм, и, пока он длился, признаться, я думал, что «Чортову кладбищу» суждено также стать кладбищем второй антарктической экспедиции Бэрда. Даже в разгаре бури, когда спидометр самолета регистрировал скорость ветра, превышавшую 25 метров в секунду, туман не рассеивался. Это усугубляло опасность, ибо наше стальное суденышко было со всех сторон окружено ледяными горами, по сравнению с которыми айсберг, отправивший на дно океана «Титаник», показался бы детской игрушкой. Малейшее упущение — и катастрофа была бы неминуема. Корабль не мог отступать. Он боролся в тисках между наковальней и молотом — паком и айсбергами. Если бы сломался винт или заело руль, никакая сила в мире не могла бы нас спасти. Под ударами волн нос корабля поворачивался то в одну, то в другую сторону, несмотря на героические усилия рулевого удержать судно против ветра.

Около 8 часов вечера вахтенный на носу сигнализировал: «Большой айсберг впереди». Почти в то же мгновение капитан Ферлегер и первый помощник, стоявшие на капитанском мостике, заметили айсберг у правого борта. Стены гор были скрыты во мгле, но на высоте 60—70 метров в воздухе виднелись белые вершины. Капитан Ферлегер решил миновать айсберги, ведя судно против ветра. Корабль рывком подался вперед, но уже через несколько минут скорость хода его стала заметно падать. Каким-то образом вода проникла в правую нефтяную цистерну и при качке судна попала в форсунки — в результате погасло пламя в топке. Старший механик тотчас же переключил форсунки на левые цистерны, и горение возобновилось; но давление пара быстро падало и дошло до половины нормального. Этого было недостаточно, чтобы удержать корабль против ветра: «Рупперт» перестал слушаться руля и стал дрейфовать по воле волн, шатаясь из стороны в сторону, как пьяный.

Благодаря самоотверженной работе всего судового состава и исключительной удаче корабль остался цел. Когда было восстановлено нормальное давление пара, мы повернули судно против ветра и держали его в таком положении до 6 часов утра, пока волнение не улеглось. И всю ночь жуткие полчища льда, всевозможных форм и очертаний, выплывали из серой завесы, стояли несколько мгновений на виду, а затем исчезали, уступая место своим собратьям. Волны с ревом




*Рейсы и полеты экспедиции в тихоокеанском квадранте*

взлетали и ударялись о гладкие бока айсбергов, рассыпаясь фонтанами брызг. Порою туман окутывал ледяные горы, и сквозь него мерцали лишь страшно усеченные блестящие купола, как будто двигавшиеся по воздуху. Море было усеяно обломками льдин, глыбами и полуразрушенными громадами — останками двух гигантских флотилий, сражавшихся в темноте.

На следующее утро, когда мы собрались к завтраку в кают-компании, командир Ертсен, спустившийся с мостика, где он безотлучно находился более суток, сказал нам:

— Друзья, благодарите судьбу, что у вас сегодня еще есть палуба под ногами.

Однако, несмотря на постоянную угрозу, в которой протекало наше плавание, течение жизни на корабле не приостанавливалось, ибо нет такого положения, к которому бы не привык человек.

Хотя большинство участников экспедиции никогда прежде не видело льда полярного моря, даже «Чортово кладбище» в его самом неприглядном виде не могло оторвать население корабля от ежедневной, будничной работы, и можно было подумать, что это самое обычное дело в мире, чтобы стальное судно играло в жмурки с айсбергами в бурю и тумане. Каюры кормили и поили своих четвероногих питомцев; Кокс трогательно ухаживал за коровами и новорожденным теленком; в импровизированной лаборатории в середине корабля Перкинс и Сейпл сосредоточенно разглядывали в качающиеся микроскопы образцы планктона; в радиорубке Дэер, Хэтчесон и Пирс собирали радиоустановки для санных партий; на влажном, скользком от водяной пыли штормовом мостике Брэмхолл и Цун зорко охраняли драгоценный прибор для исследования космических лучей, чтобы он, чего доброго, не оказался на дне океана, а в трюме № 2, где по предположению наивных людей под замком хранились ящики с пивом, незамеченный «контрабандист» наслаждался в одиночестве, пока его не нашли спящим сном праведника...

## IV

Утром 28 декабря луч солнца, словно золотой меч, рассек туман. Море утихло, и «Рупперт» возобновил свой путь на восток. Поднявшийся к полудню холодный юго-западный ветер унес с собой последние остатки мрачной пелены, и в ярком солнечном свете мы впервые увидели во всем их вели-

чии белые памятники «Чортова кладбища». Море было почти скрыто айсбергами, возвышавшимися один за другим, словно исполинские небоскребы. Им не было конца. С каждой новой милей приходили новые полчища — небывалый парад ледовой рати. По подсчетам Поултера, за сутки прошло 5000 айсбергов. Делая 10 узлов, мы около 2 часов шли мимо плоской ледовой громады, лежавшей по левую руку от судна. Это означало, что длина айсберга равняется 20 милям, а высота его от уровня воды до вершины составляла около 80—85 метров.

Впрочем, теперь, когда туман рассеялся и «Рупперт» снова держал путь к намеченной цели, окружавший нас пейзаж предстал перед нами в ином свете. Вечернее солнце щедро ласкало море янтарными лучами, и плавучие ледники заиграли всеми цветами радуги.

Смягченное и преображенное теплотой солнечных лучей и нежными переливами красок, «Чортово кладбище» было совсем не то исчадие ада, каким оно нам казалось в тумане. Даже энтузиасты-игроки в бридж в салоне бросили карты и поднялись на палубу, чтобы воздать должное незабываемому зрелищу...

## V

Держа курс на 120-й меридиан, «Рупперт» вскоре подошел к белой кромке льдов. Мы предполагали итти разводьями на юг, пока лед не преградит нам путь, и тогда возобновить исследование с воздуха.

Однако льды были сильно сплочены, и лишь ночью 31 декабря корабль повернул на юг, следуя по извилистой полосе открытой воды. Погода резко изменилась к худшему. Шел мокрый снег, небо было затянуто тучами, серая дымка растилалась по морю, и барометр непрерывно падал.

— Если вы непременно хотите, чтобы барометр поднялся,— сказал Билл Хейнес, — могу вам предложить недурной способ — повернуть его вверх ногами.

В день Нового года, 1 января 1934 года, мы продолжали наступление на юг, медленно пробиваясь сквозь льды. Местонахождение корабля, определенное счислением, было 69°57′ южной широты и 116°35′ западной долготы. За 24 часа «Рупперт» прошел 48 миль сквозь полярный лед.

Как всегда, когда мы приближались к грани неизвестного, возможность открыть новую землю вскружила голову нович-

кам. Штормовой мостик чернел честолюбивыми «Колумбами». Их обнадеживал вид одинокого пингвина, важно разгуливавшего по льдине, и появление буревестника, кружившегося над кораблем, ибо животные и птицы редко встречаются вдали от суши. Айсберги также создают иллюзию берега; в тумане они особенно обманчивы, — поэтому часто раздавались крики: «Земля впереди!», за которыми тотчас же следовали опровержения.

— Перестаньте меня тревожить, — пробурчал второй помощник Демпстер, — пока не увидите струек дыма, стелющихся из труб!

К полудню состояние льда показало, что «Рупперт» достиг предела своего южного плавания. Даже при 40 оборотах гребного вала корабль едва продвигался вперед. Дозорные из наблюдательной бочки сообщили, что во всех направлениях тянутся обширные ледяные поля, а у горизонта виднеется широкая стена айсбергов, темная, как суша.

В 3 часа 30 минут дня, на широте 70°02′, корабль остановился, осторожно повернул и начал отступать. Я не терял надежды, что нам удастся полететь. Барометр поднимался, и дул юго-западный ветер. Небо было обложено, но я готов был лететь без солнца.

Пройдя миль шесть, «Рупперт» остановился в небольшом канале открытой воды. Авиационная группа приготовилась спустить самолет. В разгаре работы в моторном катере, на котором находилось аварийное снаряжение и спальные мешки летного экипажа, образовалась течь. Третий помощник Муир едва успел довести катер до корабля и зацепить гак, прежде чем днище не опустилось под его ногами. Катер нам удалось спасти, но весь его груз, разумеется, насквозь промок.

В 10 часов 15 минут самолет коснулся воды; его немедленно пришвартовали к корме и наполнили баки горючим. Падал легкий снег, но Хейнес предполагал, что воздух очистится. Вместо этого начался сильный снегопад, ветер стал крепчать, и полет пришлось отложить. Всю ночь самолет лежал за кормой, удерживаемый длинным канатом. Смит, Шлоссбах и Суон поочередно дежурили на поплавках, защищая их от нашествия льдин. Это была мучительная ночь. Температура упала до —5°.

Утро не принесло улучшения. Опасаясь за сохранность самолета, я велел поднять его на борт. Чтобы облегчить подъем тяжелой машины на ветру, механики вылили в море 600 литров горючего.

В надежде, что установится летная погода, мы оставались на месте.

Вечером полоска солнца показалась между туч, и всю ночь на спящем корабле Хейнес, дрожа от холода в своем овчинном полушубке, щупал пульс погоды.

На следующее утро, 3 января, мы полетели. Солнце не было, видимость ограниченная, низкий потолок и густой снегопад. Неважные условия для любого полета и отвратительные для исследовательского. Но ждать мы больше не могли.

В 11 часов 22 минуты, на 69°57′ южной широты и 116°35′ западной долготы, самолет поднялся в воздух. Летный экипаж был тот же, что и при первом полете, — старший пилот Джун, Боулин, Пелтер, Петерсен и я.

## VI

Не сомневаюсь, что совершались гораздо более трудные полеты, чем наш, но вряд ли с теми же специфическими опасностями. Прежде чем направиться на юг, мы описали три круга над кораблем, чтобы определить девиацию компасов. Она оказалась равной около 55°. Небо было в тучах, поэтому я не мог воспользоваться солнечным компасом.

В 11 часов 33 минуты мы полетели на юг вдоль 116°35′ западной долготы.

На высоте 130 метров под поплавками неслись гонимые ветром облака, а в 200 метрах над огромными оранжевыми крыльями небо было затянуто слоистыми тучами. Шел снег.

Через пять минут после старта я обернулся назад — корабль исчез из виду. Его скрыла густая серая пелена.

Перед вылетом я просил Хейнеса каждые 15 минут передавать на самолет бюллетень погоды, хотя бы сообщение гласило только: «Без перемен». Полярная метеорология полна странных явлений. Местные условия погоды иногда очень быстро изменяются, притом без всякой видимой причины. А когда находишься в воздухе, вдали от места посадки, то, как бы ни был ясен горизонт, всегда тревожит мысль: «а что происходит там, позади?»

По дороге на юг видимость редко превышала 10 миль, и потолок держался не выше 300—325 метров. Бо́льшую часть пути мы летели на высоте 150 метров, причем указатель дрейфа оказался совершенно ненадежным.

В момент старта дул слабый северо-западный ветер. Однако миль через сорок самолет стал как будто отклоняться на запад. что могло произойти лишь при ветре, дующем с востока. Казалось невероятным, чтобы в такое короткое время столь резко изменилось направление ветра.

Чтобы проверить это интересное явление, я открыл дверцу кабины и выбросил дымовую бомбу. Она упала на вершину айсберга, но не взорвалась. Вторую бомбу я держал в руке, пока не обжег себе пальцев. Она также не воспламенилась. Я проверил компасы — показания их были как будто правильные.

Тогда Джун снизился до 20 метров над широкой полыньей, и я сверил направление ряби. Ветер дул определенно с востока. Поразительное явление! С «Рупперта» продолжали поступать сообщения о стойком западном ветре.

Море было покрыто тяжелым, мощным паком. Нельзя было и думать провести сюда наш корабль.

Милях в 110 к югу мы оказались над огромной полосой сплошного льда. Сперва она походила на шельфовый лед, может быть связанный с материковым барьером. Из-за тумана трудно было сказать, что лежало за этим ледяным поясом. Мы пересекли его на высоте 100 метров и внезапно обнаружили, что это совершенно плоская льдина необычайных размеров. По подсчетам ширина ее равнялась 20 милям. Длину нельзя было определить — льдина тянулась до самого горизонта.

В середине этого колоссального ледяного поля, на котором могла бы свободно разместиться целая армия, стояли два больших королевских пингвина — единственные живые существа, встреченные нами во время полета. Должно быть, они услышали шум моторов, так как, бросив вокруг себя несколько испуганных взглядов, они упали на животики и быстро ретировались. Повидимому, им даже не пришло в голову поглядеть наверх. При виде этой одинокой пары, обитающей среди льдов на краю вселенной, я невольно подумал, что нам, людям, вовсе не так уж плохо живется!

Мы все еще шли на юг, как вдруг Джун подозвал меня к себе. Южный горизонт темнел тучами и снежными шквалами. Дальнейший полет становился слишком рискованным. Мы резко повернули. Самолет находился на 72°30′ южной широты при видимости в 10 миль к югу, т. е. до 72°40′ южной широты. Море было покрыто сплошным мощным льдом. Побережье все еще было скрыто от наших взоров, но мы, по

крайней мере, поставили новый рекорд проникновения на юг и сузили возможные границы неизвестного берега. Путь к положительным вкладам в сокровищницу географических открытий часто вымощен отрицательными данными.

Обратная дорога оказалась не легкой. Низкие, густые тучи окружили самолет. Снежные шквалы впереди затемняли путь. Обрывки тумана неслись мимо окон. Боулин, находившийся у руля, набрал высоту в поисках более спокойного воздуха. Некоторое время мы шли слепым полетом, ориентируясь по приборам. Становилось холодно. Воздушный указатель скорости перестал работать — обледенел, и тут я заметил начало явления, которого опасался: на крыльях образовывались ледяные кристаллы, словно роса на летней траве. Боулин это увидел. Он снизился сквозь тучи и выравнял машину на высоте 30 метров, где воздух был теплее.

Но и на этом уровне лететь было отнюдь не легче. Непосредственно под нами мелькали вершины айсбергов, причем некоторые достигали угрожающей высоты. Метель бесновалась вокруг самолета. Снег залеплял окна. Видимость упала до нуля.

Из тумана неожиданно вынырнула чудовищная тень, словно подпрыгнувшая нам навстречу. Боулин взвился в поднебесье. Самолет поднялся, используя всю мощь своих 1500 лошадиных сил, точно нос корабля, подброшенный буйной волной. Аварийное снаряжение, укрепленное к длинным боковым сидениям, оторвалось и запрыгало по кабине.

В течение нескольких секунд поплавки были на волосок от вершины айсберга, а мы — на волосок от гибели.

После этой зловещей встречи мы держались высоты 100 метров. К концу полета воздух слегка очистился. Ободренные сообщением Хейнеса, что условия вблизи корабля несколько улучшились, мы отклонились на восток, чтобы поближе рассмотреть айсберг, замеченный нами накануне с корабля.

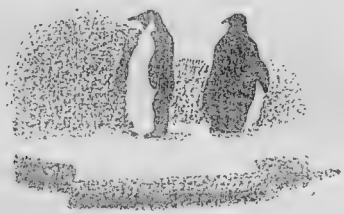
Он оказался необычайной громадой, длиною в 25 миль, навалившейся на другой большой полуразрушенный айсберг. Повидимому, эти два гиганта столкнулись.

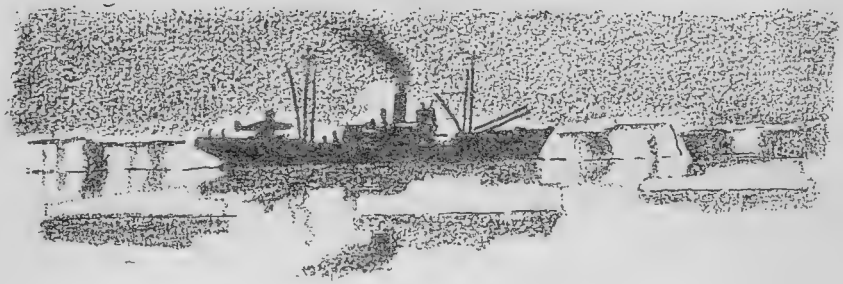
В 2 часа 18 минут мы реяли над кораблем и через три минуты сели на воду. Самолет был немедленно поднят на борт. Два часа спустя пурга застлала горизонт, и в то же время полоса открытой воды, в которой была совершена посадка, наполнилась дрейфующими льдинами.

— Ну и искушали же вы на сей раз судьбу! — укоризненно приветствовал нас Хейнес.

## VII

Надеясь, что представится еще возможность подняться в воздух, я решил сутки обождать. К сожалению, метеорологические условия не улучшились, и в полдень 4 января «Рупперт» стал выбираться из льдов. Около 9 часов вечера появились слабые признаки прояснения. Мы снова остановились, но — увы — погода вскоре окончательно испортилась, и в полночь я скрепя сердце попросил командира Ертсена продолжать плавание. В ослепляющую пургу корабль направился к открытому морю.





*Глава IV*

## ВОЗРОЖДЕНИЕ МАЛЕНЬКОЙ АМЕРИКИ

### I

Ночью 6 января, на 67°36′ южной широты и 120°34′ западной долготы, «Рупперт» благополучно вышел из льдов и взял курс на Маленькую Америку, от которой нас отделяло 3000 миль. Нам предстояло вторично пройти через «Чортово кладбище».

За те несколько дней, что мы вошли в эту область с запада, произошло уже немало перемен. Под действием ветра и течений лед, по крайней мере у его северной кромки, заметно поредел, и мы смогли провести наш корабль в более высокие широты. Сотни айсбергов плыли по морю — наши моряки утверждали, что многих они узнают с восточного плавания, но бесчисленные флотилии «Чортова кладбища» исчезли. Они тоже ушли на север, гонимые ветром и течениями.

Одно оставалось неизменным — туман. Все такой же густой, влажный и коварный, он не рассеивался. Пришлось удвоить число дозорных и медленно ползти вперед; все же, несмотря на эти предосторожности, «Рупперт» дважды чуть было не наскочил во мраке на ледяную гору. Правда, на корабле привыкли к этим явлениям, и они никого особенно не тревожили, лишь за столом обедающие ворчали на резкие повороты рулевого, жалуясь, что тарелки скачут по столу и суп выливается на колени. Солнце нас совсем покинуло, а в те редкие мгно-

Самолет „Уиллиам Хорлик“

Сжатие льда

вения, когда оно и появлялось, светило казалось бледным диском, мерцающим сквозь стаи облаков. На корабле оседала сырость, и собаки, ненавидящие мокроту, оглашали небеса громкими жалобами. Если бы людям свойственно было выть, думаю, что команда присоединилась бы к этому меланхолическому припеву.

Иногда падал снег, иногда дул ветер, но туман вечно лежал над морем.

7 января Элсуорт известил нас по радио, что его корабль «Уилт Эрл» пришвартовался в Китовой бухте и что два члена его похода, Балкен и Бротен, оба — участники моей первой антарктической экспедиции, скоро выйдут на лыжах к Маленькой Америке. Мы ждали их сообщения с непередаваемым волнением. Жива ли Маленькая Америка? Выпесла ли она разрушительные удары штормов и метелей? Стоят ли еще радиомачты? Можно ли под снегом найти наши дома? Или нам предстоит в оставшийся короткий период времени до полярной ночи создать новую базу для зимовочной партии?

К деловым соображениям примешивались мотивы психологически-сентиментального характера. Полтора года, проведенные в Маленькой Америке, не прошли бесследно. Слишком много было связано с ней дорогих воспоминаний.

На следующий день пришел долгожданный ответ. Элсуорт сообщил:

«Маленькая Америка в том же виде, как вы ее оставили. Самолеты покрыты густым слоем снега. Радиомачты в целости. Но перед бухтой Вер-сюр-мер появилось ужасающее сжатие льда; бухта непроходима для собачьих упряжек. Корабль ошвартовался в 12 милях от Маленькой Америки. Никаких признаков таяния».

Маленькая Америка цела! Оба самолета — одномоторный «Фэрчайльд» и трехмоторный «Форд», на котором мы совершили полет к Южному полюсу, — невредимы! Остальная часть телеграммы несколько обескураживала. Отсутствие прохода через бухту Вер-сюр-мер — кратчайший путь из Китовой бухты в Маленькую Америку — и скопление льда в Китовой бухте чрезвычайно затруднили бы выгрузку корабля и переброску наших запасов. Впрочем, разрешить эти вопросы мы могли лишь на месте, а отнюдь не в «Чортовом кладбище».

Два дня спустя, на рассвете 10 января, мы пересекли 150-й меридиан и, пользуясь благоприятным состоянием льдов, повернули на юг. Небо стало быстро очищаться, голубые по-

лосы появились среди туч, и внезапно солнце засияло во всем своем блеске. От ненастной погоды не осталось и следа.

В этот день нам определенно улыбалось счастье. Ледяные поля, лишь недавно на этом же участке океана преградившие дорогу «Рупперту», исчезли, словно по мановению волшебного жезла. За исключением немногочисленных айсбергов и отдельных ледяных глыб, море было чисто. На основании полуденных наблюдений судно находилось на 69°02′ южной широты и 152°21′ западной долготы, то есть корабль прошел на 137 миль южнее своего предыдущего рекорда на 150-м меридиане. Итак, старый «Рупперт», не сумевший заработать себе пропитание в лесной торговле, воскрешенный нами из мертвых, вписывал новые славные страницы в историю полярной навигации.

Быть может от сознания, что ледовое плавание приходит к концу и мрак «Чортова кладбища» оставлен позади, или просто от радости увидеть наконец солнечный свет — какова бы ни была причина, но настроение обитателей корабля заметно поднялось, и все с новым рвением, дружно и весело взялись за работу. В 7 часов 30 минут вечера, на 69°50′ южной широты и 152°21′ западной долготы, то есть на расстоянии одной мили от предела нашего полета вдоль 150-го меридиана, «Рупперт» подошел к кромке льда. Мне хотелось совершить беспосадочный полет в Маленькую Америку. По прямой линии база лежала милях в 600 от корабля. Я предполагал лететь на юг по 152-му меридиану до побережья, затем на запад вдоль края материка до Маленькой Америки. Как только корабль замедлил ход, мы стали готовиться к полету, а радист Бэлей связался с экспедицией Элсуорта в Китовой бухте — Линкольн Элсуорт любезно предложил снабжать нас частыми метеорологическими сводками.

Вблизи корабля стояла идеальная летная погода: умеренный юго-западный ветер, чистое небо и прекрасная видимость. Полуночное солнце медленно плыло над горизонтом, и отдельные высокие перистые облака казались лепестками роз.

Но в Китовой бухте условия были отнюдь не блестящие. По сообщению метеоролога экспедиции Элсуорта там шел снег, барометр падал и видимость сужалась.

В полной готовности к полету мы ждали дальнейших сообщений. Увы, они оказались неутешительными. В Китовой бухте потолок упал до 100 метров, затем до 60 и, наконец, до 20. При таких условиях о перелете нельзя было и думать.

Тем временем и у нас погода стала портиться — барометр пошел вниз, и ветер переменил направление на северное. Но так как видимость оставалась хорошей, я решил попытаться достичь берега.

В 3 часа 30 минут ночи с грузом в 9200 кило самолет поднялся в воздух. Три четверти часа спустя, проверив над кораблем компасы и радиопеленгатор, мы взяли курс на юг, вдоль 152-го меридиана. Со мной летели Джун, Боулин и Петерсен.

## II

В воздухе мы все еще смеялись над комическим эпизодом, предшествовавшим старту. При полетах в Антарктике надо всегда считаться с возможностью вынужденной посадки. Поэтому я решил взять с собой двух собак, которые помогли бы летному экипажу, если бы в этом возникла необходимость, добраться по земле до Маленькой Америки.

Иннес-Тейлор выбрал для нас двух огромных лаек, весивших около 45 кило каждая и походивших на маленьких пони. Мы приобрели их в Квебеке у французского фермера, который пользовался ими взамен лошадей для вспашки своего поля. Их звали Тоби и Пиеррет. По мнению каюров, они понимали лишь по-французски. Может быть, в этом надо искать объяснения дальнейших событий: у нас забыли отозвать собак в сторону и сообщить им на франко-канадском жаргоне о предстоявшем полете.

Короче говоря, в ночь перед стартом Тоби и Пиеррет были подвезены к самолету и водворены в алюминиевые конуры, сооруженные механиком Бойдом. Рядом с ними стояли легкие, но очень прочные нарты. До появления авиационной группы на самолете царили мир и благодать. Но как только собаки увидели одетых в меха людей, произошло нечто невообразимое. Вне себя от возбуждения Тоби и Пиеррет выскочили из клеток и, как безумные, стали носиться взад и вперед по длинной кабине. Приборы и снаряжение полетели во все стороны. Признаться, я опасался за сохранность самого самолета. Петерсен прикрыл рукой глаза и застонал, когда Пиеррет, как вихрь, пронеслась мимо его хрупкой радиоустановки.

Наконец, после продолжительной возни, собаки были призваны к порядку и в опале отосланы обратно на корабль. Это была моя первая и последняя попытка скомбинировать

авиацию с четвероногим наземным транспортом. Боулин взглянул на руль и сказал: «Я предпочитаю свою собачку. Она, по крайней мере, ведет себя спокойнее!»

Полет вдоль 152-го меридиана был осуществлен без особых происшествий. По дороге на юг я все еще надеялся, если погода улучшится, перелететь в Маленькую Америку. Пока мы находились в воздухе, радист Дэер на «Рупперте» поддерживал связь с кораблем Элсуорта и передавал нам метеорологические сводки. В Китовой бухте погода продолжала оставаться неблагоприятной — перелет был бы слишком рискован.

Вблизи «Рупперта» во льду виднелись многочисленные полыньи, но южнее пак становился сплоченнее, и полоски открытой воды между льдинами извивались узкими змейками.

На западном горизонте внезапно показались сверкающие вершины многочисленных айсбергов. Мы изменили курс, чтобы исследовать их, а затем продолжали полет на юг.

Небо медленно заволакивалось тучами. С «Рупперта» Хейнес сообщал, что надо ждать ухудшения атмосферных условий.

В 5 часов 35 минут утра, на 71°45′ южной широты и 152° западной долготы, мы направились в обратный путь.

Перед поворотом Джун набрал высоту до 1500 метров. Из-за туч видимость была миль в тридцать — приблизительно до 72°15′ южной широты.

За исключением отдельных ледяных гор ничто не оживляло серой монотонности пака. К северу, востоку, югу и западу плоская пелена льда беспрерывно тянулась до горизонта. Никаких признаков берега; никаких признаков жизни.

В 6 часов 55 минут утра самолет реял над кораблем. Мы поднялись до 2500 метров, чтобы на большем протяжении исследовать лед и облегчить дальнейшее продвижение судна. К северу и западу сплоченные льды тянулись до горизонта, но милях в тридцати к северо-западу я заметил длинную зигзагообразную полынью, куда имело смысл ввести корабль.

Снизившись в 7 часов 05 минут, мы пришвартовали самолет к корме и оставили его на воде в ожидании дальнейших сводок из Китовой бухты. Утро занялось удивительно тихое и мягкое. Температура воздуха поднялась до 4° тепла. На корабле люди работали, скинув с себя куртки, а собаки грелись на солнце, высунув языки и учащенно дыша.

Однако через несколько часов разбушевалась метель, и хлопья снега, кружась и падая, стали обсыпать палубы. На море опустился туман. Проклиная непостоянство полярной погоды, команда подняла на борт тяжелый самолет, и корабль направился к Маленькой Америке, держа курс на полосы чистой воды, замеченные нами с воздуха.

Полетом вдоль 152-го меридиана закончился первый этап работ экспедиции в тихоокеанском квадранте.

В результате трех воздушных разведок между 152-м и 117-м западными меридианами можно считать установленным, что эта область является частью Тихого океана, и предположения о нахождении в ней архипелага, далеко выдающегося в море Росса, не соответствуют действительности. Граница побережья Земли Мари Бэрд простирается, повидимому, только немного севернее 75° южной широты.

Таким образом, выработанный нами план двойного натиска при помощи корабля и самолета оказался вполне осуществимым. К сожалению, во время нашего продолжительного рейса на восток стояла отвратительная погода. Нам нужен был один лишь ясный день, но он не наступил. Исследователь, дерзающий проникнуть в эту отдаленную часть света, должен быть трижды благословлен фортуной!

## III

12 января Элсуорт сообщил нам печальную новость: припай, на котором находился его самолет, внезапно взломался, и хотя аппарат удалось спасти, прежде чем он пошел ко дну, все же он получил серьезные повреждения. Я тотчас же предложил Элсуорту воспользоваться одним из наших самолетов и услугами экспедиции. Однако Элсуорт решил вернуться в Новую Зеландию для ремонта. На следующий день он уже был на пути на север, и позднее оба корабля разминулись, не видя друг друга, в море Росса. Мы с Элсуортом единственные, оставшиеся в живых, члены Полярной лиги. Членами этого общества могут быть лишь начальники или заместители начальников экспедиции, достигшей одного из полюсов.

На «Руперте» мы чуть было не лишились одной из наших ласк, по кличке Улаф. По словам кают-юров, прогуливавших собак на передней палубе, Улаф, потерявший всякий интерес к исследованиям полярных стран, просто прыгнул за борт. К счастью, он попал в струю теплой воды, вытекав-

ней из циркуляционных насосов, и у него хватило ума плавать в ней, пока не подоспела помощь. Иннес-Тейлор сделал ему искусственное дыхание, и к вечеру Улаф принял в чрезвычайно веселое настроение духа, что объяснялось не столько принятой им ванной, сколько обильной дозой прекрасного виски. Когда Иннес-Тейлор обнародовал свой метод лечения, нам стоило большого труда удержать население корабля от массового прыжка в океан.

Выйдя из пака, «Рупперт» направился на запад. Мы шли мимо интересных и разнообразных ледовых образований. Тут были и причудливые льдины, и столовые айсберги, достигавшие 50 метров высоты, и остроконечные ледяные горы и, впервые, многочисленные шельфовые льдины, плоские и обтекаемые, как современные летательные аппараты. Дойдя до 165°, мы круто повернули на юг в надежде пробить себе дорогу в Маленькую Америку.

По традиции и опыту 178-й восточный меридиан считался наиболее быстрой и безопасной дорогой сквозь льды в море Росса. Но корабль Элсуорта лишь совсем недавно встретил чрезвычайно тяжелый лед на этом меридиане, поэтому, не желая подвергать опасности наше стальное судно, я решил попытаться проложить новый путь в Антарктику.

В результате этого решения, благодаря исключительной удаче, мы нашли совершенно чистое море вдоль 169-го западного меридиана. Дорога в Маленькую Америку лежала открытой. Наше плавание вписывало новую главу в историю навигации по морю Росса.

С момента выхода из Новой Зеландии участники экспедиции почти без перерыва готовились к выгрузке, но теперь, когда Китовая бухта находилась в расстоянии двух-трех дней пути, работа закипела. Под руководством Чегка был выработан подробный план разгрузки судна. Учитывая неблагоприятные ледовые условия, встреченные экспедицией Элсуорта, мы предусмотрели три варианта выгрузки: непосредственно на припай, на край барьера или в гавани Флойда Беннета, расположенной на западном берегу Китовой бухты.

Экспедиция делилась на 17 различных отделов, причем на каждом отделе лежала ответственность за упаковку и сохранность своего снаряжения и оборудования. Все грузы с точным обозначением содержимого были подразделены на три категории: на первостепенные, второстепенные и третьестепенные для соответствующего порядка выгрузки.

Наше длительное плавание приходило к концу. Авиационная группа сняла поплавки с большого самолета и заменила их лыжами. Демас собрал свои вездеходы, а механики и кауры поставили в трюм № 2 уже готовые сани. На штормовом мостике наши прилежные ученые Брэмхолл и Цун закончили наблюдения над космическими лучами, начатые ими на экваторе, и упаковали ценный прибор. Поултер выбросил в море последнюю бутылку. В течение двух-трех недель он регулярно бросал за борт закупоренные бутылки, содержавшие стандартные бланки-открытки, с просьбой к нашедшему сообщить экспедиции место и обстоятельства находки. На каждой открытке помечались широта и долгота, где бутылка была выброшена, и дата. Находка этих бутылок была бы весьма ценной для изучения течений. Впрочем, этот интересный опыт имел свою отрицательную сторону. Не располагая другой посудой, Поултер пустил в дело пустые пивные бутылки, которые мы стали собирать с начала плавания, и я от души надеялся, что коварное течение не отнесет всей массы бутылок к одному берегу и не погубит репутации нашей экспедиции!

В понедельник, 15 января, подул ветер с востока, повалил снег, и на море началось волнение. Вскоре снегопад превратился в пургу, а пурга — в ураган. В течение пяти часов корабль лежал в дрейфе, заносимый снегом. На рассвете 16 января мы возобновили путь и в полдень находились на расстоянии 150 миль к северу от Маленькой Америки.

Тут погода внезапно прояснилась, и под безоблачным лазурным небом мы закончили наше южное плавание. Над кораблем носились стаи белоснежных буревестников и больших серых чаек. Море Росса было синее, как тропические воды. Ветер переменил направление на юго-западное, и температура воздуха упала до 5° ниже нуля.

В 6 часов утра 17 января белые очертания ледового барьера Росса медленно выплыли с правого борта корабля. Люди, работавшие всю ночь в трюмах по упаковке последних грузов, поспешили подняться на палубы, чтобы поскорее узреть долгожданный материк. Нашим глазам открылась сказочная картина — мраморные утесы под безоблачной синевой, точно огромное белое облако, покоящееся на море.

Три часа спустя «Рунперт» миновал Западный мыс и подошел к устью Китовой бухты. Плавание в 13 323 морских мили было благополучно закончено. Третий помощник Муир торжественно захлопнул судовой журнал.

## IV

Вспоминая события этого дня, я затрудняюсь точно сказать, что именно произошло и в каком порядке. Но одно неоспоримо: этот день принадлежал ветеранам — «старожилам» Антарктики. Затаив дыхание, мы глядели на знакомый ландшафт — на широкую бухту с ее стройными, отвесными скалами, волнистыми пространствами снега, искрящимися льдинами, на бесконечные дали небес — и как дети радовались каждой мелкой детали, сохранившейся со времени нашего первого посещения этого загадочного материка.

Страшный натиск льда, разрушивший планы Элсуорта, сказывался в массе разломанных льдин и осколков барьера, заполнявших все пространство между Восточным и Западным мысом.

Вблизи Восточного мыса командир Ертсен нашел полосу чистой воды. Мы проследовали по ней и вскоре вошли в просторные воды Китовой бухты.

Вдруг Петерсен, внимательно разглядывавший бухту, воскликнул:

— Посмотрите, вон там флаг, честное слово, флаг, который оставил Блэкберн!

И действительно, в микроскоп виднелся бамбуковый шест, воткнутый в снежный холмик, с развевающимся на ветру оранжевым лоскутком. Мгновение спустя Хейнес обнаружил у входа в бухту Вер-сюр-мер знак, сложенный нами из снежных глыб. Четыре года назад это была стройная башня метров в десять высоты. Но ветры разрушили ее, и от нее остался лишь гладкий куполок, едва возвышавшийся над поверхностью.

Однако более, чем вид знакомых предметов, меня поразили происшедшие за наше отсутствие перемены. С первого взгляда барьер кажется незыблемым, как гранитная скала, а в действительности он не более постоянен, чем сыпучие пески. Каждый год, каждый месяц, каждый день, даже каждый час приносит с собою перемены. Подорванная непрекращающимся движением и напором льда, отрывается ледяная скала, видоизменяя очертания бухты. Скопление снега постепенно превращает бухту в долину и долину в высокий барьер. Мысы и бухточки появляются вследствие отделения айсбергов, чтобы затем бесследно исчезнуть. В южных полярных областях природа неутомимо, беспредельно творит — созидает и разрушает, стремясь к неведомым нам целям.

От ледяного покрова, когда-то заполнявшего бухту Флойда Беннета, не осталось и следа. Четыре года назад мы готовы были поклясться, что он не сдвинется с места. «Куда же, чорт побери, делся лед?» — в недоумении воскликнул Виктор Четка. В 1930 году он аккуратно сложил на нем 50 тонн ценных грузов, преимущественно механического оборудования, для которого не оказалось места на нашем корабле «Сити оф Нью-Йорк». Разумеется, все это покоилось теперь на дне океана. Вооружившись биноклем, мы увидели нагромождения льда, о которых сообщали Элсуорт и Балкен, — гряда на гряде, искривленные, развороченные, поднимавшиеся на 10—15 метров над припаем.

На расстоянии 500 метров от восточной стены барьера командир Ертсен ошвартовал корабль, и команда спустила моторный катер. Мы направились к берегу и высадились приблизительно в трех милях к северу от Маленькой Америки. Вторым рейсом катер привез собак. Как только наши четвероногие друзья вступили на барьер, покой Антарктики канул в Лету, и на место его воцарился бедлам. Почувствовав под ногами твердую почву после трех с половиной месяцев пленения на качающейся стальной палубе, лайки буквально сошли с ума. Они визжали и лаяли, ели снег и катались в нем, вырывались из упряжи и рвали сбрую на мелкие кусочки. Через несколько минут ледяные просторы представляли собой необычайное зрелище: кругом валялись разорванные сбруи, перевернутые нарты, всюду сновали обезумевшие собаки и в высшей степени озлобленные каюры.

Оставив последних образумить своих питомцев, мы с Хейнесом, Петерсеном и Повиллом направились пешком в Маленькую Америку. Погружаясь на каждом шагу по колено в снег, мы медленно взбирались на холм. Три черных точки показались над сверкающей грядой — три радиомачты! Достигнув вершины, мы увидели Маленькую Америку — плоскую долину в конце бухты Вер-сюр-мер, высокие стальные башни, группу бамбуковых антенн и странные забытые предметы, милостью судьбы не похороненные под льдом четырех зим. Кристальная тишина лежала над долиной, и поверхность снега казалась гладкой, как отполированное дерево.

Еще несколько минут — и мы стояли над управленческим зданием. Из-под густого покрова снега едва виднелись вентиляторы и дымовая труба. Зато обледенелый шест анемометра гордо возвышался над поверхностью, а рядом с ним,

как это ни странно, скромно примостилась метелка, воткнутая палкой книзу — символ домашнего благополучия.

У Хейнеса заблестели глаза.

— Готов держать пари, — сказал он, — что стоит мне покопать снег, и я найду свой старый штатив от теодолита.

— Пожалуйста, — ответил я, — вот вам лопата. Лицо Хейнеса вытянулось. Он взглянул на лопату с нескрываемым отвращением.

— Четыре года тому назад, когда я в последний раз бросил этот отвратительный предмет, — возмущенно начал он, — я поклялся, торжественно поклялся, что отрублю себе правую руку, прежде чем еще раз дотронусь до снежной лопаты. И что же — не успели мы высадиться, как вы протягиваете мне это ненавистное орудие!

Говорят, запах пороха приводит в радостное возбуждение старых кавалерийских лошадей, но я никогда не замечал, чтобы старый полярник выказывал какие-нибудь иные чувства, кроме глубочайшей меланхолии при виде снежной лопаты.

Тем временем подоспели собачьи упряжки. Ни Хейнес, ни я не знали точно, где начать рыть. Наконец, после краткого обсуждена, была вырыта большая яма. На глубине 1—2 метров Хейнес приподнял глыбы крепкого голубого льда и обнаружил брезентовую крышу старой шаропилотной станции. Он продырявил брезент, спрыгнул и исчез. Мы последовали за ним.

Оказавшись в помещении шаропилотной станции, мы повернули налево в коридор. Слабое мерцание освещало лед, скопившийся вокруг окон. Петерсен зажег спичку. При свете ее я к своему удивлению увидел консервную банку с фитилем и керосином. Фитилек загорелся, пламя окрепло и разогнало мглу.

Было бы преувеличением сказать, что у здания был вполне жилой вид, словно мы его лишь вчера покинули. Крыша осела под тяжестью льда. Несколько балок треснуло и куски их упали на верхние койки. Слой льда покрывал стены, а с потолка свисали крупные сосульки ледяных кристаллов, сиявшие ярче алмазов. Везде видны были следы спешки, с которой мы покинули дом. Рваные малицы и брезентовые макинтоши, непарные сапоги, грязное белье и всевозможные предметы одежды и домашнего обихода были разбросаны кругом. Можно было подумать, что по комнатам пронесся ураган. Мне даже стало немного неловко за оставленный

нами беспорядок и вместе с тем я был рад, что нам же предстоит навести чистоту.

На столе стоял кофейник, на тарелке лежали кусок жаркого с воткнутой в него вилкой и горбушка хлеба. На стенах у коек висели календари за 1929 год. Хейнес нашел медаль из фольги, которой зимовочная партия торжественно наградила кинооператора Фандерфера за отличную работу и лишения, которые ему удалось преодолеть.

Вдруг мой взгляд упал на Финна Ронне. Молодой норвежец стоял возле койки отца. Мартин Ронне был одним из самых благородных людей, когда-либо вступавших на материк Антарктики. Он участвовал в нашей первой антарктической экспедиции, а двадцатью годами ранее зимовал с Амундсеном во Фрамхейме. Он умер незадолго до нашего отплытия на юг, в возрасте 68 лет. Финн подозвал меня к себе. Он поднял фонарик, и я увидел на стене его имя, написанное большими буквами. Повидимому, Мартин сделал эту надпись перед самым отплытием. Финн ласково улыбнулся. «Старик, должно быть, чувствовал, что я приеду сюда», — сказал он.

Между тем вторая группа прорыла ход в здание столовой, расположенное приблизительно в 200 метрах к западу от управленческого здания. Мы поспешили туда. Дом оказался в хорошей сохранности, быть может благодаря своей более основательной конструкции. Крыша была совершенно цела, несмотря на скопившийся на ней двухметровый слой снега и льда. Помещение нуждалось лишь в тщательной уборке. Жестянки с бобами, мясом, кофе, какао и сгущенным молоком выстроились над плитой.

Пока мы осматривали комнату, неожиданно позвонил телефон. Я не шучу — в самом деле раздался звонок. Впечатление было ошеломляющее, и на мгновение мы все застыли на месте. Вдруг послышался смех Петерсена. Оказывается, он увидел аппарат и нажал кнопку. Поултер ответил из управленческого здания.

— Клянусь своей бабушкой, — воскликнул Петерсен, — телефон работает!

Пара боксерских перчаток висела на гвозде. Со стены приветливо улыбался портрет какой-то девушки. Гармоника Строма, под аккомпанемент которой он пел прекрасные норвежские народные песни, лежала на его койке. На длинном обеденном столе стоял патефон с иглой, установленной на пластинке; кто-то завел его. Как только раздались первые

звуки, Хейнес, Петерсен и я от полноты чувств упали друг другу в объятия, так как мы услышали «Колокола святой Марии». В течение 14 месяцев Квин Блэкберн изо дня в день заводил эту пластинку. Это была его любимая мелодия, и, сколько бы он ни слушал ее, она не утрачивала для него своего обаяния. Он заводил ее снова и снова, пока ледовые эхо Маленькой Америки не были насыщены минорными звуками, пока даже самый кроткий, самый терпеливый зимовщик в тайниках своей души не посылал ко всем чертям ненавистные колокола. Теперь Квин стоял возле патефона. Его лицо расплылось в улыбку.

— Подождите секунду, не говорите мне, я сейчас вспомню, что это такое, — сказал он. Дружный хохот заглушил его слова и «Колокола святой Марии».

Но тут произошло самое замечательное событие этого дня. Петерсен шутки ради повернул выключатель, и к нашему непередаваемому удивлению зажегся свет! Не яркий — лишь слабое тусклое мерцание в лампочках, но все же электрический свет.

На плите стояли кастрюли и сковороды с обледеневшей пищей. Угольный ящик был полон угля. Мы затопили плиту, разогрели пищу, и, по просвещенному мнению «старожилов» Маленькой Америки, вкус ее за четыре года ничуть не изменился. Тюленье и китовое мясо в туннеле превосходно сохранилось.

## V

Так возродилась Маленькая Америка. Для тех из нас, кто провел в ней зиму 1929/30 года, это были неизъяснимо приятные, незабываемые мгновения.

Прежде чем вернуться на корабль, я возложил на Поултера ответственность за восстановление станции и размещение грузов, которые, как я надеялся, должны были скоро прибывать. Затем я послал Ронне — нашего лучшего лыжника — и Блэкберна, хорошо знакомого с Китовой бухтой, обследовать торосистые поля вдоль восточного побережья бухты.

— Постарайтесь найти проход вблизи бухты Бер-сюр-мер, — крикнул я вслед разведчикам, — и не забывайте, что по этой дороге должны будут пройти не только собачьи упряжки, но и вездеходы.

На обратном пути я встретил полдюжины упряжек, уже перевозивших на базу продовольствие, экспедиционное оборудование и снаряжение. Хотя стоял изрядный мороз, каюры скинули с себя куртки. Собаки, тяжело дыша, с трудом передвигались по мягкому, рыхлому снегу. Их каникулам пришел конец. Наступили мучительные дни как для них, так и для участников похода. Полярная экспедиция живет преимущественно грубой физической силой и своей способностью преодолевать лишения. А предстоявшая борьба за выгрузку должна была явиться предельным испытанием нашей выносливости.

В 10 часов вечера я взошел на корабль. «Рупперт» подошел к припаю и пришвартовался при помощи ледовых якорей. К востоку и западу припай тянулся между высокими стенами барьера. Общая мощность льда составляла, пожалуй, около 10 метров. Это была наша разгрузочная площадка, наш естественный док.

Маленькая Америка, скрытая отрогом барьера, лежала на расстоянии трех миль, но трудно было предугадать, найдут ли Ронне и Блэкберн проход сквозь сверкающий хаос льда. Стоя на капитанском мостике, я обозревал в полевой бинокль местность: куда ни падал взор — одни лишь торосистые гряды и огромные, бесформенные глыбы льда, взгромоздившиеся одна на другую под действием непрекращающегося напора льда. Некоторые торосы достигали 10—15 метров высоты; между ними зияли глубокие трещины.

И все же мы немедленно стали готовиться к спуску самолетов. По крайней мере нашим птицам не страшны были торосистые гряды. Первым должен был полететь «Уиллиам Хорлик».

Никто не спал в эту ночь. Отныне сон стал почти что забытой роскошью. Лебедки скрипели, и вагонетки грохотали по железным палубам. В 3 часа 30 минут утра 18 января шеститонный «Хорлик» коснулся припая. В следующие полчаса, пока авиационная группа готовила самолет к полету, я от волнения еле дышал. Осуществление главных исследовательских работ, предусмотренных программой экспедиции, зависело от сохранности этой мощной машины. Куски льда то и дело отламывались вокруг самолета. Поднявшееся на море волнение ускоряло разрушение припая. Достаточно было одного сильного удара, чтобы погубить нас. Это случилось у Элсуорта и могло произойти и у нас.

Наконец, механики запустили моторы. Джун стартовал,

поднялся в воздух и взял курс на Маленькую Америку. Мгновение спустя мы с ужасом увидели, как сперва одна, затем и вторая лыжа отскочили к лыжным шасси. Давлением ветра отогнуло их с горизонтального положения до угла в 45°. При таком положении лыж о посадке нельзя было и думать. А в поднебесье находилось три человека — летчики Джун и Боулин и радиоинженер Хэтчесон.

*Глава V*

## СТРАДНАЯ ПОРА

I

В это утро над нами нависла угроза. Люди, стоявшие на земле, могли лишь глядеть с тем ужасным чувством беспомощности, которое охватывает человека, когда на его глазах кто-то другой бежит вдоль края обрыва. Быть может. Джун не знал о случившемся и попытался бы приземлиться в Маленькой Америке. Я поспешил в радиорубку, чтобы связаться с самолетом, но застал радиста Бэлея уже разговаривающим с Хэтчесоном.

— Они все знают, — сказал он, — и выискивают лучший способ посадки.

Джун и Боулин были прекрасными пилотами, в совершенстве владеющими летным искусством, хладнокровными и находчивыми перед лицом опасности. Лучше, чем мы, они могли оценить свое положение в воздухе. Все же надо было приготовиться к возможной катастрофе. Доктор Шэрей выложил свои хирургические инструменты. У Иннес-Тейлора стояла наготове упряжка собак с огнетушителями и носилками на нарте, и я велел двадцати человекам команды спуститься на лед для оказания той или иной помощи летному экипажу.

На высоте 200 метров Джун описал десятимильный круг над Маленькой Америкой. Новилл увидел приближавшийся

самолет и зажег дымовую бомбу, чтобы указать пилоту направление ветра. Но, заметив положение лыж, он тотчас же залил бомбу водой. Джун и Боулин не обратили на него ни малейшего внимания. Они были всецело поглощены проблемой посадки. Боулин впоследствии рассказывал, что самолет резко поддался вниз, когда отскочили лыжи, словно чья-то исполинская рука внезапно прижала его к земле.

Рискуя жизнью, Боулин выполз на крыло. Ветер сорвал с него шайку, и он потерял перчатку. Оказалось, гибкие тросы, прикрепленные к основанию лыж, чтобы удержать их в горизонтальном положении, растянулись.

Когда Боулин вернулся в кабину, Джун медленно и полого спланировал и перед самой посадкой резко приподнял нос самолета. Скорость заметно упала, хвост коснулся земли, тросы подтянулись и приподняли лыжи. В это мгновение Джун выравнял самолет, и тот остался цел и невредим. Это была поистине безупречная посадка!

Два часа спустя «Уиллиам Хорлик» благополучно перелетел в Маленькую Америку. Едва мы пришли в себя от пережитого, как нас уже ждали новые волнения.

Ронне и Блэкбери, измученные тяжелым переходом, пришли на корабль и сообщили, что бухта Вер-сюр-мер непроходима. Весь путь был усеян высокими крутыми торосами и грядами и многочисленными трещинами шириною в метр. Движение льда, повидимому, не прекращалось — до них доносился скрежет и грохот ледовых сжатий. Джун, обследовавший эту область с воздуха, подтвердил сообщение лыжников.

Таким образом, чтобы с пользой достичь Маленькой Америки, находившейся на расстоянии $2^1/_2$ миль от стоянки корабля, надо было проложить путь в 20 миль — вниз по Китовой бухте, затем на восток до Фрамхейма, старой базы Амундсена, и, наконец, на север. При таких условиях и без того мучительнейшая перевозка 400 тонн наших грузов превратилась бы в форменную пытку, не говоря уже о том, что экспедиция еще долго после наступления полярной ночи занималась бы разгрузкой, а «Рупперт», у которого запасы горючего быстро уменьшались, остался бы на зимовку в Антарктике. Положение казалось безвыходным.

Поэтому, вопреки голосу рассудка и прекрасно сознавая всю опасность такого плана, я решил доверить нашу судьбу коварному барьеру, ибо от него открывалась единственная прямая дорога в Маленькую Америку.

После завтрака мы покинули припай и направились к восточной стене Китовой бухты. Перемены, происшедшие за четыре года в очертаниях барьера, служили лишним доказательством непостоянства этого мощного, морем рожденного ледяного покрова. Толщина льда вблизи Китовой бухты равна от 100 до 300 метров — достаточно, чтобы потопить любой нью-йоркский небоскреб. Командир Ертсен, посетивший Китовую бухту с Амундсеном в 1911 году, покачал головой:

— Тут все так изменилось, — сказал он, — что стало почти неузнаваемым.

Милях в пяти к северу от бухты Вер-сюр-мер мы увидели стройную, гладкую скалу. За ней барьер отвесно поднимался до 20 метров. Стена казалась достаточно прочной; незыблемость была начертана в каждой ее линии — обманчивая незыблемость лавины перед обвалом.

Билл Хейнес стоял на мостике рядом со мной.

— Как вам нравится это место, Билл? — спросил я. — Кажется ли оно вам надежным?

Прежде чем Билл успел ответить, свершилось нечто, свершилось с такой молниеносной быстротой, что глаз не успел уловить это. Облако снега, грохот, и на протяжении четверти мили стройный утес барьера, казавшийся столь крепким, растаял в бурный белый водопад.

Громкий продолжительный гул, всплеск льдин, ударявшихся о воду, затем полная тишина.

Веерообразные потоки льда, айсберги, слегка покачивавшиеся прежде чем притти в равновесие, сверкающая белизной расщелина в барьере, — вот все, что осталось от разыгравшегося перед нами разрушительного зрелища.

Билл Хейнес наконец вымолвил свой ответ.

— Адмирал, — сказал он, — я жажду лишь одного: поскорее убраться отсюда. Здесь достаточно льда, чтобы потопить целую военную эскадру!

Это решило дело. Дороже нужд экспедиции, важнее всех наших программ и планов были человеческие жизни. Корабль повернул, и мы направились обратно к нашему старому причалу у припая. В крайнем случае, если бы не удалось добраться до Маленькой Америки, мы еще могли устроить новую базу в защищенной выемке бухты.

Однако, прежде чем предпринять те или иные шаги, я отправил Ронне вторично обследовать торосистые поля. Мне казалось, что при тщательных поисках проход будет найден.

## II

Началась страдная пора экспедиции, продолжавшаяся вплоть до стужи и мрака полярной ночи. Наступили жестокие, нескончаемые дни, дни мучительнейших усилий. Солнце медленно совершало свой путь по небосклону, а люди, не знавшие отдыха, суетились на земле. Время было все, время было ничто, время шло, нанизывая ускользавшие часы ослепляющей болью усталости, и вместе с тем время всегда оставалось нашим нераздельным властелином, а мы — его рабами.

Быть может, я порою слишком натягивал узду. Но я по опыту знал, как трудно поставить полярную экспедицию на правильный путь. Людской состав экспедиции отличался необычайной разнородностью. Кого только у нас не было: научные работники, летчики, механики, всевозможные ремесленники, инженеры, мастера на все руки, бывший страховой агент, сыновья миллионеров, водолаз, археолог, художник, парашютист, лесничий, композитор модных романсов, жаждавший приключений, и один человек, который, как потом выяснилось, бежал от правосудия. И перед лицом исключительных обстоятельств все эти люди, с их различными способностями и противоречивыми характерами, должны были быть мобилизованы, объединены и направлены на убивающую душу и тело работу, в которой грубая физическая сила, выносливость и умение спокойно и безропотно переносить лишения играли решающую роль.

Дело усложнялось еще необычайностью обстановки. Большинство участников похода оказались перед житейскими фактами, для них совершенно чуждыми не только по характеру работы, но и в смысле общей перспективы. Необъятные пространства льда и таящаяся в нем постоянная опасность; необходимость вечно торопиться и та кара, которую неминуемо влекли за собою малейшая неосторожность или медлительность; суровая природа и происходящие в ней вечные перемены и бесчисленные специфические мелочи, которые надо было всегда держать в памяти, — все это не имело прецедента в их прошлом. Непривычное пугает заурядного человека, его раздражает и нервирует всякое отклонение от установленных житейских норм; и вот эту свойственную людям слабость надо было преодолеть. К счастью, у меня были дельные, опытные, вполне надежные помощники, вместе со мной уже побывавшие на краю света, на которых я мог спокойно переложить часть ответственности.

Вечером 18 января на корабле состоялось совещание, ввиду изменившихся условий. Решения были приняты весьма элементарные. Произвести разгрузку судна. Не оставлять запасов вблизи кромки льда, а немедленно перебрасывать их на собаках вглубь материка. Устроить главный склад снаряжения приблизительно в трех милях к югу от корабля, у начала торосистых полей, и ряд промежуточных складов. Приложить все усилия к тому, чтобы груз непрерывным потоком направлялся к конечной базе. По выгрузке вездеходов держать их на расстоянии не менее ста метров от кромки припая, так чтобы с берега запасы перевозились на нартах до стоянки машин, а оттуда уже на вездеходах к главному складу.

Простой план и, следовательно, с точки зрения полярных законов, вполне рациональный.

Остальные правила были столь же примитивны и непреложны. Было решено разгрузку судна произвести авралом. Этот приказ вызвал разочарование у наших ученых, жаждавших поскорее приняться за свою работу. Биологи Сейпл, Перкинс и Линдсей, отправившиеся на поиски тюленей, были вызваны обратно. Выгрузка должна была вестись в две смены, по 12 часов, но фактически люди работали «сверхурочно», по 16—18 часов в сутки. Погода — единственный хронометр Антарктики. В хорошие дни работаешь, пока не падаешь с ног, рассчитывая отдохнуть в ненастное время.

Даже командир Ертсен, когда он не стоял на вахте, присоединялся к грузчикам на берегу; а первый помощник капитана, Бейне, не отходивший от лебедок, стал как бы неразделыной частью их — комичная фигура в оранжевом макинтоше и блестящем котелке, движущаяся в облаках пара.

## III

19 января было днем испытаний. Не успели мы спустить на берег наш механизированный транспорт, как столб дыма поднялся к небу и языки пламени окружили кабину водителя и кузов одного из вездеходов. При помощи химических бомб пожар был, в конце концов, ликвидирован, но все деревянные части успели сгореть. Мгновение спустя загорелся второй ситроен. Причина была та же — неисправная подача горючего. К счастью, водитель не растерялся, и удачно брошенная бомба быстро затушила огонь. Затем перестали работать оба снегоных автомобиля. По мнению водителей, чугунные части от

холода стали ломкими и треснули. Но какова бы ни была причина, караван вездеходов, на который мы возлагали столь большие надежды, на 80 процентов вышел из строя в самую критическую минуту, ибо к этому времени разгрузка шла полным ходом, и 16 упряжек Иннес-Тейлора не поспевали перевозить продовольствие, одежду и мешки с фуражом (мы привезли с собой 30 тонн сена), в быстрой последовательности выгружаемые из первого трюма.

Самолет «Пилгрим» был благополучно спущен на берег и отбуксирован с припая оставшимся в живых вездеходом «Клетрак». Но когда мы стали выгружать самолет «Фоккер», крыло, подхваченное резким порывом ветра, быстро завертелось, ударилось о штаг рейки и получило повреждение.

Казалось, нашим бедам не будет конца. С севера подул ветер, и покачивавшийся на волнах корабль то и дело прибивало к припаю. Внизу в трюмах слышно было, как листы обшивки терлись и ударялись о выступы льда. Звук был далеко не мелодичный и отнюдь не радовал наших ушей.

А тем временем на берегу наш наземный транспорт доставлял каюрам тьму огорчений. Собаки были в плохом состоянии, к тому же они совершенно одичали. Во время плавания, несмотря на громкие и, признаться, совершенно тщетные протесты каюров, экспедиционный состав и команда вечно кормили собак сладостями и заласкали их чуть не до полусмерти. В результате достаточно было кому-нибудь из нас свистнуть и позвать одну из собак по имени, и тотчас же вся пушистая стая сворачивала с пути, не обращая ни малейшего внимания на увещевания каюра, и, приветливо помахивая хвостами, подбегала засвидетельствовать свои дружеские чувства. Это было, конечно, чрезвычайно лестно, но вряд ли способствовало работоспособности транспорта. Упряжка Моргана, заметив в отдалении корабельного знакомого, галопом помчалась к нему и протащила несчастного каюра, у которого нога попала в петлю сбруи, на расстоянии 40 метров.

— Эй, Питу, — взывал охрипший каюр к своему вожаку, — пойми же, ты не комнатная собачонка, а потомок волка — докажи это!

В течение первых нескольких дней наш собачий транспорт более всего напоминал бродячий цирк. Лайки вечно дрались, носились по снегу и вырывались из упряжи. Вскоре каюры совершенно потеряли голос и могли говорить лишь шопотом. Первоначальные способы упряжи, выработанные на корабле,

оказались на практике никуда не годными. Каюры производили всевозможные опыты — они запрягали собак то веерообразно, то гуськом и тщательно изучали свой живой материал, пытаясь найти в нем редчайшее из достоинств собачьей упряжи — хорошего вожака. Могу смело сказать, что в течение первой недели каждая собака, выказывавшая хоть искру ума, была в мгновение ока представлена — и так же быстро отставлена — к почетной должности вожака одной из упряжек.

Впрочем, было бы несправедливо возложить всю вину на собак. Каюры тоже учились. Большинство никогда прежде не имело дела с ездовыми собаками. Помощники Иннес-Тейлора, как постоянные, так и временные, представляли собой редкую смесь профессий и талантов. Среди них были биолог Перкинс, инженер Мэк-Куррах, механик Ронне, адвокат Беклей, банковский служащий Рэссел, репортер Пейн, страховой агент Дэй, агроном Мооди, аэросъемщик Пелтер, геолог Уэд и четвертый помощник капитана Хили. Удивительно ли, что собаки были совершенно сбиты с толку, а у каюров голова шла кругом. Впрочем, такая же мешанина профессий проходила через всю организацию экспедиции.

На третий день стоянки на «Руперте» испортился холодильник. Повар послал поваренка к измученному Чегке за помощью.

— Хорошо, — сказал Чегка. — Найди механика Бойда и скажи ему, что я велел исправить холодильник.

— Его нет на корабле, — спокойно ответил поваренок.

— А где же он?

— На главном складе — готовит обед.

— Механик готовит обед! — завопил Чегка.— Так пусть повар сам исправляет холодильник!

Несмотря на сумятицу, работа постепенно наладилась, и хотя ее никак нельзя было назвать образцовой, темпы выгрузки заметно повысились. В первые два-три дня груз упряжки обычно составлял не более 250 кило, но уже очень скоро он дошел до 500—600 килограммов. А однажды упряжка Сейпла, во главе с огромным Шамбулом, перевезла целую тонну. Затем один за другим возвратились в строй вездеходы. Правда, особой прочностью они не отличались, и Демас, Хилл и остальные мотористы проявляли ангельское терпение. Бедные парни! Им не мало пришлось выслушать злых насмешек, в особенности от каюров. В конце концов можно было тотчас же узнать водителя вездехода по его

испуганному, виноватому виду, отмороженным пальцам, вымазанным маслом брюкам и сутулой спине — результат многочисленных часов, проведенных под поднятым капотом машины.

## IV

Ночью 22 января сильный ветер, подувший с юго-востока, заставил нас поспешно отойти от припая. До полудня следующего дня корабль держался под защитой барьера, выжидая окончания бури. Отступление, собственно говоря, оказалось благоприятным тактическим маневром, ибо оно дало экспедиции возможность собраться с новыми силами. Люди были измучены, глаза их налились кровью, лица осунулись, а некоторые находились на грани прострации. Это сказывалось в нетвердой походке, механических жестах и медленной, затрудненной речи. Пока «Рупперт» лежал в дрейфе, все население корабля, за исключением вахтенных, находящихся на посту, было объято крепким сном — первым настоящим сном за пятеро суток.

Но на льду работа не прекращалась. Всю ночь напролет каюры и мотористы перевозили выгруженные запасы. Люди работали, пока хватало сил, а затем, не раздеваясь, ложились на тюки сена, прикрытые брезентом, и спали на снегу. Когда корабль вернулся к своей старой стоянке, все грузы, за исключением фуража, находились либо на промежуточном депо, в 1½ милях к югу, либо на главном складе.

В виде опыта я решил усилить транспорт авиацией. На долю «Пилгрима» выпала роль воздушного перевозчика. В течение суток самолет совершил 24 полета из Китовой бухты в Маленькую Америку, перевозя каждый раз тонну грузов. Такая скорость и комфорт соблазняли. По сравнению со стальной птицей собачьи упряжки и вездеходы казались допотопными черепахами. Однако из-за скверных площадок для взлета и посадок на усеянных острыми застругами ледяных полях самолет подвергался постоянной опасности, и его пришлось освободить от работы грузовика. Вся тяжесть работы снова легла на собак и вездеходов. Этому никак нельзя было помочь. Ездовые лайки в полярных областях то же, что верблюд в пустыне, — они лучше выполняют свою работу, чем самое хитроумное изобретение современной техники.

После повторных разведок Ронне наконец нашел проход через торосистые поля. На протяжении полумили узенькая

тропа извивалась между широкими трещинами с одной стороны и непроходимыми грядами — с другой. Затем дорога отвесно поднималась на барьер и оттуда тянулась по прямой линии до Маленькой Америки.

Расстояние от корабля до главного склада равнялось 3,4 мили, а по новому пути от склада до станции — 3,8, то есть всего 7,2 мили.

23 января мы полетели с Джуном на юг, чтобы с воздуха обследовать ледяные пространства. Картина, открывшаяся нашим глазам, сулила мало хорошего. Область торошения тянулась на юго-запад вдоль побережья бухты, пока она не сливалась с материковым шельфовым льдом. Милях в пятидесяти к югу мы увидели огромные глыбы взгромоздившегося льда, яркими блестками сверкавшие на солнце.

На обратном пути мы пролетели совсем низко над торосистыми грядами. Проход, найденный Ронне, был обозначен оранжевыми флажками. Со всех сторон окруженный чудовищными торосами, глубокими колодцами и едва прикрытыми трещинами, путь был убийственно тяжел. Для прохождения вездеходов надо было заполнить все мелкие трещины, положить мосты через более широкие и выравнять острые выступы гряд. Перспективы были весьма мрачные.

В полумиле к югу от главного склада Джун обратил мое внимание на пологий западный склон барьера, легко доступный для собак и вездеходов. Тут было решено устроить второй — западный — склад наших грузов. Одновременно мы избрали и третье убежище — восточный склад — на противоположных восточных высотах бухты, приблизительно в полутора милях к юго-западу от Маленькой Америки. Главный склад, западный склад, восточный склад — эти прозаические названия впоследствии глубоко запечатлелись в сознании участников экспедиции, и воспоминания о них были проникнуты такой же незабываемой горечью, как названия местностей жестоких битв, врезавшиеся в памяти солдат. Они явились стратегическими пунктами, которые доставались изнурительнейшей работой и лишениями в борьбе за конечное овладение Маленькой Америкой.

С высоты полета я в полном объеме увидел поле нашей деятельности. На протяжении нескольких миль утоптанный и укатанный снег, чернеющие склады и узкая лента дороги лучше всяких слов говорили об успехах выгрузки. Главный склад с двумя оранжевыми палатками в центре представлял собой беспорядочное нагромождение всевозможных ящиков,

корзин и барабанов с горючим. Между складом и кораблем тянулась дорога, утрамбованная беспрерывным движением собак и машин. Вдоль всего пути возвышались временные депо, где каюры сбрасывали поклажу с нарт, чтобы дать передохнуть измученным лайкам. Так, дюйм за дюймом мы завладевали подступами к нашей зимней резиденции.

## V

Одним из результатов воздушной разведки явилась внезапная перемена тактики. Разгрузка корабля была временно приостановлена, и все внимание сосредоточено на переброске запасов в относительно безопасное убежище главного склада и барьера. В то же время вездеходная партия, возглавляемая Иннес-Тейлором, покинула корабль, везя на буксире три телефонных столба, из которых предполагалось соорудить мост через первую большую трещину позади главного склада.

Эти действия были вполне своевременны, так как уже к ночи повалил снег, на море разыгрался шторм и лед стал интенсивно взламываться. Мы благоразумно отошли от припая и стали крейсировать вверх и вниз по бухте. Когда утром метель прекратилась и небо очистилось, мы с удивлением обнаружили, что весь лед между восточным и западным барьером, протяжением в пять миль, взломался. Не осталось и следа от припая, к которому еще накануне был пришвартован корабль, исчезла также площадка, на которой мы временно складывали запасы. Незадолго до начала шторма там находилось несколько упряжек, перевозивших последние грузы. Боясь за участь людей, я немедленно снесся по радио с Иннес-Тейлором и просил его устроить общую перекличку. Через час пришел ответ, что весь экспедиционный персонал налицо.

Сорок семь человек, включая капитана Ферлегера, находились на берегу, отрезанные от «Руперта». Им была роздана пища, одежда и спальные мешки из запасов зимовочной партии. Я тогда вполне оценил незаменимую пользу радио. Петерсен из главного склада держал со мной постоянную связь.

26 января ветер утих, и выгрузка была возобновлена. «Руперт» направился вниз по бухте и пришвартовался приблизительно в миле к западу от прежней стоянки. Мимо корабля медленно проплыла большая льдина; на середине ее величе-

ственно покоились 25 мешков с сеном. Эта потеря, несомненно печальная для наших коров, не вызвала, признаться, ни малейшего сожаления у каюров, ибо служение науке и перевозка сена никак не совмещались в их сознании. Вскоре на берегу появились собаки и вездеходы, вызванные по радио из главного склада, и работа закипела.

Джун поднялся на борт, чтобы сообщить о положении дел на ледовых фронтах. Серьезных бедствий не произошло, и, за исключением сена, весь груз был цел. У одного из участников появилась снежная слепота, и несколько человек слегка отморозило себе щеки и руки.

— Восемь тонн грузов находятся уже на западном складе и несколько тонн на восточном, — сказал Джун. — Каюры прошли через полосу неровного льда. Путь очень тяжел. Они построили нечто вроде моста через большую трещину.

— Сколько надо потратить времени, чтобы перебраться через торосистые поля? — спросил я.

— Сейпл совершил пробный пробег. Он отправился из главного склада в Маленькую Америку, с тонной грузов на нарте. Дорога заняла 5 часов. Труднее всего для собак оказался крутой подъем на барьер. Но думаю, что с меньшей поклажей и после того, как колея будет несколько утрамбована, собаки дойдут в 2—3 часа.

— А как люди? — спросил я.

Джун улыбнулся.

— Измучены до последней степени. Потеряли всякое представление о времени, и не только о времени. Но парни у нас крепкие — выдержат!

## VI

На своей новой стоянке «Рупперт» продержался ровно десять часов.

Корабль стоял в выемке льда, острым выступом выдававшегося перед самым носом «Руперта». Приблизительно в 150 метрах от кромки каюры заметили в снегу узкую расщелину, тянувшуюся параллельно берегу.

Громоздкие бочки с бензином, выгружаемые из трюма № 2, находились на выступе льда. Люди на берегу поднимали их на вездеходы. Мой взор случайно упал на Линдлея, стоявшего возле корабля.

— Обвяжитесь ремнем, Линдлей! — крикнул я ему. — Вы стоите слишком близко к краю!

Линдлей перекинул через голову петлю, и его товарищ Пирс взял в руки другой конец ремня.

Мгновение спустя Пирс взглянул вниз. Между его ногами образовалась трещина, которая быстро расширялась. Линдлей громко вскрикнул. Выступ, на котором он стоял, рухнул. Пирс спокойно подтянул его к себе, и оба перескочили через вторую трещину. Не думая о себе, люди бросились спасать бензин. Три бочки они подняли на вездеход, который тотчас же удалился с припая, а остальные шесть вкатили обратно в сеть, и лебедка подняла ее на борт.

Все это было сделано с молниеносной быстротой, и, только люди успели подскочить к трапу, как часть припая, точно срезанная ножом, отделилась от остальной массы льда. Показалась темная неровная линия, затем черная лента и, наконец, открытая вода. Это произошло без единого звука, при полной, мертвой тишине, словно беззвучное землетрясение. Молчание природы нарушалось лишь криками команды, отдававшей швартовые канаты, скрипом лебедки, поднимавшей трап, и отдаленным шумом вездеходов, отступавших со своими грузами под защиту складов.

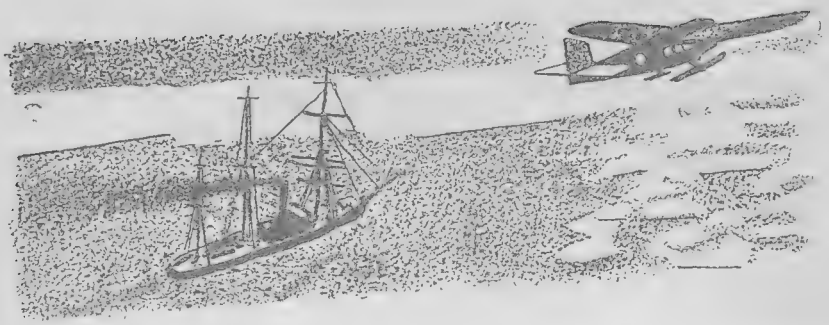
В следующие дни разгрузка шла урывками — все усиливающиеся передвижки льда то и дело заставляли нас сниматься с места и искать новых, более надежных причалов.

На берегу условия для работы были далеко не благоприятные. Бесчисленные расщелины пересекали во всех направлениях лед, и через них лежал путь упряжек. Мы обозначали флагами особенно опасные места, а у самых больших трещин стояли дозорные.

В ночь на 30 января мы выгрузили почти весь уголь из трюма № 4, мясо из холодильника и оставшиеся бочки с горючим. Одновременно на берег был спущен автожир, и Мэк-Кормик перелетел на нем в Маленькую Америку. Приятно было сознавать, что все четыре самолета находятся уже на базе.

К утру сильный ветер, подувший с востока, пригнал в море массы недавно взломавшегося льда. Они лежали широким полукругом к северу от корабля и медленно подползали все ближе и ближе. Зная, что «Руперту» придется в самое ближайшее время покинуть стоянку, наши «грузчики» отчаянно работали, пока лед не сомкнулся впереди и позади корабля, оставив лишь узкую полоску воды. Мы отошли и полным ходом направились к открытому морю. Полчаса спустя тысячи тонн льда заполнили покинутую нами бухточку.

Отыскав другое, менее опасное место стоянки, мы подошли к берегу, и работа возобновилась. Вечером приятное, долгожданное событие прервало монотонность выгрузки. В 9 часов 40 минут над светлой вершиной западного мыса показался столб дыма — к нам шел «Бэр оф Окланд»!



*Глава VI*

## ВОСТОЧНЫЙ РЕЙС

I

Обогнув белые врата Западного мыса, «Бэр оф Оклэнд» проник в воды Китовой бухты. В кристально-чистом, студеном воздухе, озаряемые золотистыми отблесками полуночного солнца, мягко сияли ледяные утесы, создавая идеальный фон для встречи этих двух кораблей на краю света — заслуженного ветерана Арктики с возвращенным к жизни изгнанником тихоокеанской лесной торговли. На «Рупперте» мгновенно наступила тишина: лебедки перестали скрипеть, и весь экспедиционный состав поспешил подняться на палубу, чтобы поглядеть на диковинное зрелище — появление корабля.

Когда «Бэр» приблизился, командир Ертсен приветствовал его тремя гудками сирены. Одновременно лейтенант Инглиш, по всем правилам морского этикета, поднял три сигнальных флага. Это вызвало некоторое замешательство, ибо у нас никто не знал значения сигналов. Волнуясь и спеша, Раусон тщетно перелистал морской код и в свое оправдание высказал предположение, что лейтенант Инглиш должно быть обзавелся новым международным кодом, который вышел в свет после отплытия «Рупперта» из Соединенных Штатов.

— Добро пожаловать в Китовую бухту! — крикнул я в рупор, за отсутствием более торжественного способа приветствия.

Худощавая фигура лейтенанта Инглиша показалась в иллюминаторе штурвальной рубки.

— Спасибо, — ответил он. — Рад вас видеть. — Затем, сложив руки у рта воронкой, он добавил: — Я мог не сомневаться, что держу курс на Китовую бухту. Милях в десяти к северу навстречу «Бэру» попалась большая льдина, на которой была груда сена. Мы тотчас же догадались, что это ваше имущество — непохоже, чтобы на этих берегах была еще другая молочная ферма!

Как ни радостна была встреча с друзьями, мы не располагали досугом для пространного обмена любезностями. Уже через час после прихода «Бэра» оба корабля были снайтованы вместе, и длинные подъемные стрелы кранов «Рупперта» очищали палубу «Бера», спуская груз к ожидавшим на льду собачьим упряжкам. Одним из первых был выгружен на берег вездеход «Ситроен», взятый на борт в Новой Зеландии.

Демас, с нетерпением ожидавший подкрепления к своей моторизованной дивизии, произвел беглый осмотр машины.

— Как по-вашему — хорош автомобильчик? — спросил он фон-дер-Вала, на попечении которого находился вездеход во время южного рейса.

— По-моему, очень хорош, — ответил фон-дер-Вал.

— Ну, тогда вы избраны, — сказал Демас. — Отправляйтесь на главный склад. Вы увидите кругом миллион всевозможных ящиков. Погрузите их на машину.

— Не будет ли еще каких-нибудь инструкций? — спросил фон-дер-Вал, влезая в кабину. Фон-дер-Вал был опытным водолазом и, вероятно, менее всего предполагал, что его ждет в жизни карьера моториста в Антарктике.

Напутствие Демаса было весьма краткое:

— Держитесь подальше от кромки льда и постарайтесь не останавливаться в пути — это все, что вы должны запомнить, — сказал он с улыбкой.

Маленький красный вездеход запыхтел, покатился и вскоре присоединился к нашему транспорту, развивавшему бешеную деятельность между кораблем и складами.

Прибытие «Бэра» с его свежими силами чрезвычайно ободрило участников экспедиции. Усталость была забыта, и люди с новым воодушевлением принялись за работу.

Команда «Бэра», не участвовавшая в разгрузке своего судна, переправилась к нам, чтобы помочь экипажу «Руперта». Часть присоединилась к грузчикам на берегу, а остальные спустились в трюмы. Выгрузка шла всю ночь. Передвижки льда прекратились, и надо было воспользоваться кратким затишьем. Даже раздачу почты мы отложили до следующего дня, чтобы не терять драгоценного времени.

В сопровождении лейтенанта Инглиша и его помощников я произвел на рассвете осмотр «Бэра». Мои спутники показали мне с улыбкой копию ядовитой статьи, появившейся в одной из новозеландских газет, в которой автор, не скупясь на выражения, утверждал, что «Бэр» ни в коем случае не достигнет льда — корабль слишком стар, слишком слаб, и его неминуемо ждет гибель в бурных водах Тихого океана. К счастью, пророчества автора не сбылись, и, несмотря на тяжелое плавание, «Бэр оф Оклэнд» был в прекрасном состоянии.

Обойдя судно и убедившись в прочности его корпуса, я мысленно решил совершить на нем интересное плавание, которое позволило бы этому заслуженному полярному кораблю с честью закончить свою карьеру не в роли вспомогательного транспортного средства — своего рода морской ломовой подводы, — а в качестве настоящего исследовательского судна. Я не сомневался, что наш стойкий «Бэр» окажется достойным противником антарктических льдов.

## II

2 февраля, в результате неутомимых усилий всего экспедиционного состава, завершился, наконец, первый этап наших работ в Китовой бухте — разгрузка «Руперта» была закончена, и мы сосредоточили все наши силы на переброске запасов в Маленькую Америку.

Джун с отрядом в 20 человек построил мост через огромную трещину в центре торосистых полей. Сооруженный из телефонных столбов, покоившихся на крепких деревянных сваях с крышками люков в качестве настила, мост перекрывал широкий канал открытой воды и был назван «Мостом вздохов». Преграждавшие к нему путь острые ропаки наши строители сгладили железными ломами, ледовыми топорами и лопатами.

Как только в Мост вздохов был вбит последний гвоздь, автострада вступила в эксплоатацию, и из главного склада

направился в Маленькую Америку вездеход, везя на буксире тяжелую силовую установку Колера, необходимую для питания радиотелефона, связывающего Маленькую Америку с миром цивилизации. Весь путь занял полчаса.

На следующий вечер вместе с лейтенантом Инглишем и капитаном Ферлегером мы торжественно въехали на снеговом автомобиле в Маленькую Америку, чтобы принять участие в первом официальном радиовещании с антарктического материка.

Сотрудники радиоотдела под руководством Дэера заканчивали последние приготовления.

— Как вы думаете, услышат нас? — спросил я Дэера.

— Разумеется, услышат, — ответил тот с улыбкой, — если только ничего не случится.

— А если случится?

Дэер засмеялся.

— Постараемся, чтобы и тогда услышали.

Аппарат находился на поверхности снега под прикрытием палатки. Дул резкий западный ветер, стенки палатки вздувались и хлопали, и в нее проникали струи снежной пыли. Если Дэер мог при таких условиях осуществить радиотелефонный разговор, протяжением в 10 000 миль, он был несомненным гением. Я крепко пожал ему руку. Спокойная деловитость и отличные знания этого молодого ученого — почти еще юноши — преисполняли меня невольным восхищением. Снаружи второй радист, Пирс, прыгая с ноги на ногу, чтобы не замерзнуть, наблюдал за работой электрической станции.

Мы все собрались в старом здании столовой, где при тусклом свете керосиновых фонарей Хэтчесон возился с рычажками на контрольном щите и испытывал микрофоны. «Как все меняется, — подумал я, глядя на эти таинственные приготовления. — Двадцать два года тому назад, в борьбе с беспощадной природой Антарктики, Скотт и вся его партия безмолвно погибли от голода, не имея возможности дать о себе знать основному ядру экспедиции, находившемуся в расстоянии каких-нибудь 160 миль на мысе Эванс, а сейчас мы готовимся рассказать о наших прозаических деяниях многотысячной аудитории в Соединенных Штатах».

Наконец, связь была установлена, и каждый из нас, подойдя к микрофону, сообщил о своем антарктическом житье-бытье, а на расстоянии 10 000 миль голоса долетали чистые, как серебряные колокольчики (так, по крайней мере,

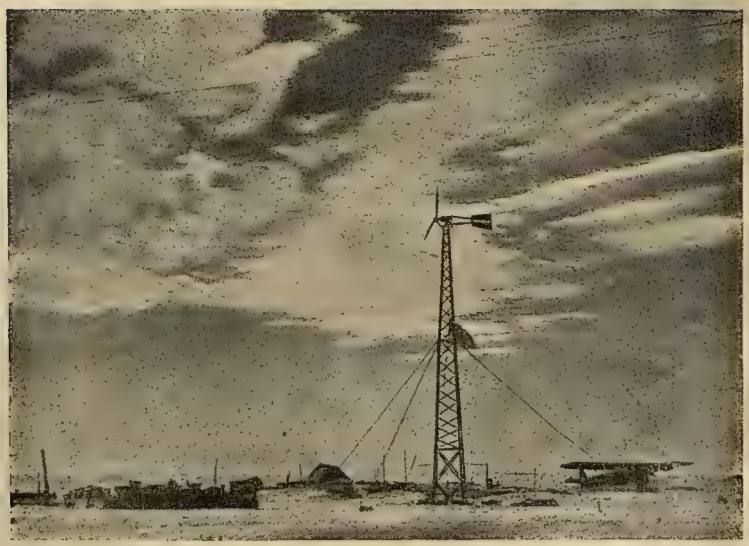
заверил нас Дэёр). Во мгле старого домика, на глубине 5 метров под поверхностью снега и льда, это казалось невероятным.

Прежде чем вернуться на корабль, я обошел станцию и проверил состояние работ по восстановлению «старой» Маленькой Америки. Успехи, достигнутые профессором Поултером за две недели, при помощи лишь горсточки людей, заслуживали всяческой похвалы. Старые здания были приведены в жилой вид, старые туннели раскопаны, и запасы, доставляемые с корабля, аккуратно сложены в центре станции, причем для каждой категории грузов была отведена определенная, обозначенная флажками площадь. Так, например, имущество радиоотдела находилось в одном месте, научное оборудование в другом, продовольствие в третьем и пр.

Управленческое здание было частично достроено, новые балки приподняли и укрепили крышу, с которой предварительно пришлось снять около 50 тонн снега, а в самом помещении появились четыре новых койки. Здание столовой почти не требовало ремонта, но Поултер изобрел усовершенствованные выходы. Прежде выходом у нас служили узкие подземные коридоры, поднимавшиеся на поверхность. Во время метелей туннели заполнялись снегом, а их перекрытия оседали под тяжестью накоплявшегося на них льда, что весьма затрудняло проход. Поултер опустил вертикальные шахты перед входом в оба здания, с лестницами, доходившими до уровня земли и с легкими деревянными люками. Разумеется, ветераны отнеслись скептически к этим нововведениям, оказавшимся, однако, весьма целесообразными.

Туннель длиною в 300 метров, прежде соединявший старые здания (я говорю «старые», потому что этим термином мы обозначали все относившееся к Маленькой Америке первой экспедиции), стал непроходим — он осел и сузился; но Поултер и его помощники произвели раскопки и нашли в подземных катакомбах ценные склады продуктов: две с половиной тонны муки, несколь сот килограммов масла, множество банок сгущенного молока, мясные, фруктовые и рыбные консервы, варенье и прочие лакомства, которыми мы не преминули воспользоваться. Кроме того, было найдено большое количество угля, бензина, керосина, машинного масла, медикаментов, радио- и фотопринадлежностей и запасных частей для самолетов.

Аэродром в Антарктике



Маленькая Америка

Тем временем Боулин, Смит и Шлоссбах откопали старые самолеты — «Форд» и «Фэрчайльд», оставленные нами в 1930 году. Обе машины лежали под толстым снежным покровом. Беглый осмотр показал, что продолжительная ледовая спячка нисколько им не повредила.

Обратный путь я совершил на собаках. Вечер был пронизывающе холодный, вьюга крепчала, и тонкая снежная пыль, падая с вершин барьера, застилала воздух белой пеленой. Но, несмотря на стужу и отвратительную видимость, вездеходы и собачьи упряжки мужественно и стойко пробирались через торосистые поля.

Подведя итог двухнедельной работе экспедиции, я перестал приходить в отчаяние от медлительности наших действий.

Налаженный санный путь, регулярное движение транспорта, успешная переброска грузов, возрождение Маленькой Америки — все это говорило о неутомимой деятельности участников похода, об упорной, самоотверженной борьбе человека с грозной стихией Антарктики, которой завоевывалась каждая пядь земли, ведущая к Маленькой Америке.

На «Рупперте» лежала печать глубокой усталости и запустения. Палубы корабля были усеяны всевозможными обломками, осколками и остатками, вода в умывальниках замерзла, повсюду царил беспорядок, и люди работали молча, не слышно было даже обычного ворчания — верный признак утомления. Впрочем, тяжелым антарктическим будням команды приходил конец. Еще несколько часов — и корабль должен был нас покинуть. А за год стоянки «Рупперта» в Новой Зеландии экипаж мог отдохнуть и набраться новых сил.

4 февраля густые свинцовые тучи затянули небосвод, и над барьером разбушевалась пурга. Заносимые снегом каюры и мотористы все же пытались работать, хотя они не могли ориентироваться по флажкам, указывавшим маршрут.

После того как несколько упряжек сбилось с пути, движение было приостановлено, и продрогшие водители поспешили укрыться либо в палатках на главном складе, либо в Маленькой Америке.

В этот вечер тоскливо и холодно было на кораблях, охраняемых одними лишь вахтенными. Белые чайки носились над бухтой, и тяжелые флотилии льда, гонимые ветром, бороздили ее устье.

## III

Ночью экипаж «Руперта» был вызван по радио с главного склада и из Маленькой Америки, где наши моряки выполняли самую разнообразную работу: каюров, шоферов, стивидоров, грузчиков и пр. и пр. Всего 35 человек должны были вернуться на «Руперте». Остальных я решил оставить на помощь зимовочной партии, с тем чтобы они совершили обратный рейс на «Бэре».

В течение всей ночи люди один за другим поднимались на корабль.

Несмотря на испытанные мытарства и мучительнейшую неблагодарную работу, большинство неохотно покидало берега Антарктики. В числе оставлявших нас находились также мой помощник Четка и доктор Шэрей — единственный врач экспедиции.

Уход Четка не явился для меня неожиданностью. Как ни тяжело мне было расстаться с этим старым товарищем, блестящему руководству и неутомимой энергии которого мы были в огромной доле обязаны успешному ходу разгрузочных операций и овладению Маленькой Америкой, — я сам настоял на его отъезде. Хроническая болезнь позвоночника превратила для него в сплошной ад его пребывание в Антарктике, и хотя он мужественно переносил страдания, я не мог позволить ему остаться на зимовку и жертвовать собой.

Что касается доктора Шэрея, то за несколько часов до отхода корабля он сообщил мне с обезоруживавшей искренностью, что не может из-за состояния своего здоровья (у Шэрея было высокое давление крови) остаться в Антарктике. Он надеялся на улучшение, которое, однако, не наступило. Поэтому ему казалось более разумным покинуть нас, чем остаться и, по всей вероятности, лечь бременем на зимовочную партию.

Против таких доводов нельзя было возражать, но все же отъезд доктора явился для меня жестоким ударом. Непредвиденным стечением обстоятельств коллектив людей, отрезанный от всего мира и находящийся в условиях постоянной опасности, неожиданно оказался без всякой медицинской помощи.

Но где и как достать врача? Время года было уже слишком позднее, чтобы направить корабль в Новую Зеландию за врачом, затем к нам и снова на север, прежде чем море Росса успеет замерзнуть. Положение казалось безвыходным, и я с

отчаянием глядел на последние приготовления «Руперта», собиравшегося покинуть нас на целый год.

Никогда еще чувство ответственности за жизнь и безопасность доверившихся мне людей не лежало у меня на сердце таким тяжелым камнем. Лишить зимовщиков врачебной помощи казалось мне равносильным предательству, и я тогда твердо решил любой ценой и при любых обстоятельствах раздобыть врача, а если это не удастся — аннулировать экспедицию. Как бы в доказательство правильности принятого мною решения внезапно слег капитан Ферлегер со всеми признаками тяжелого воспаления легких.

Это была мучительная ночь. Заносимый холодным снегом в бушующую вьюгу, «Руперт» направился в свое северное плавание. Исхудалые, окоченевшие люди, обступившие релинги, дружески простились с нами. Лейтенант Инглинг салютовал тремя долгими гудками сирены, и через несколько минут, когда клубы пара поднялись над трубами «Руперта», до нас донесся ответный салют Ертсена.

Полчаса спустя «Руперт» исчез в тумане. Жители Антарктики, пришедшие проститься с ним, собрали свое последнее имущество и на вездеходе отправились в Маленькую Америку. Вместе с командой «Бэра» в Китовой бухте находилось всего 95 человек.

На следующий день начались лихорадочные поиски врача, и между Китовой бухтой, Новой Зеландией и китобойными судами, промышлявшими в море Росса, завязались оживленные радиопереговоры. Прежде всего я обратился к Элсуорту, находившемуся тогда в Дунедине, с просьбой направить к нам его корабль «Унат Эрп» с врачом на борту. Это оказалось, однако, невыполнимым. Элсуорт сообщил, что с «Унат Эрп» сняты двигатели и корабль стоит под ремонтом. Переговоры с большим норвежским китобойным судном «Торсхавн» тоже не увенчались успехом. Судно находилось далеко на северо-востоке, оно шло в обратную сторону, кроме того китобойная экспедиция насчитывала около 300 человек, и было бы безумием лишить их единственного врача.

Потерпев поражение во всех своих планах, я неожиданно вспомнил, что во время работ «Руперта» вблизи 120-го меридиана радист Бэлей случайно связался с английским гидрографическим судном «Дискавери II». К нашему удивлению, корабль проводил тогда научные исследования недалеко к востоку от нас, и хотя кораблям не удалось встретиться, мы обменялись приветствиями. «Дискавери II» напра-

влялся тогда в Новую Зеландию для мелкого ремонта, чтобы затем возобновить свои работы вблизи материка Антарктики.

Обменявшись радиограммами, мы узнали, что «Дискавери II» находится в Оклэнде, в Новой Зеландии, готовясь выйти на юг, причем командир корабля, лейтенант Нельсон, охотно согласился помочь нам, если будут получены необходимые разрешения. Мы тотчас же обратились с соответствующим ходатайством к правительствам Великобритании и Новой Зеландии; оно было удовлетворено, и «Дискавери II» получил распоряжение взять на борт врача и доставить его на «Бэр оф Оклэнд» у кромки льда в море Росса.

Через посредство наших новозеландских агентов мы поместили в местной прессе объявление, и из множества кандидатов выбор пал на доктора Потака, окончившего Отагский университет и имевшего прекрасные рекомендации. Впоследствии доктор Потака рассказал мне, что он как раз собирался принять место врача на островах Самоа, но предпочел полярные области тропикам, так как они сулили больше новизны и приключений.

На страницах этой книги я приношу свою глубокую признательность правительствам Англии и Доминионов, а также капитану Нельсону за готовность, с которой они пошли нам навстречу в минуту беды, предоставив в наше распоряжение «Дискавери II».

Все эти переговоры заняли немало времени, и последние заключительные детали были улажены в радиорубке «Бэр оф Оклэнда», когда судно находилось за сотни миль к северо-востоку от Маленькой Америки, заканчивая исследовательские работы осеннего сезона.

Беспримерное плавание «Дискавери II» и «Бэра» сквозь штормы, туман и льды южных полярных морей, предпринятое, чтобы доставить врача в Маленькую Америку, навсегда останется для меня одним из наиболее драматических моментов второй антарктической экспедиции. От исхода этого плавания зависела жизнь двух участников похода.

## IV

5 февраля собачьи упряжки и вездеходы под руководством Иннес-Тейлора и Демаса разгрузили главный склад. К тому времени 80 процентов грузов находились на барьере, на

западном складе, откуда их предстояло перебросить в Маленькую Америку.

Движение льда все продолжалось. Льдины то и дело отрывались от припая и уплывали в море. Там, где происходили сжатия, никогда не смолкал грохот и скрежет льда. Мост вздохов почти каждые сутки требовал ремонта. Так в сжечасной борьбе с изменчивыми роковыми силами антарктической природы участники экспедиции забыли значение слов «покой» и «безопасность» и были всегда начеку.

Как только опустел главный склад, Джун со своим отрядом перебрался на западный склад, ставший новым узловым центром береговой кампании. Из ящиков с продовольствием они построили себе комфортабельный домик, прозванный «Хулиганская вилла» и снабженный даже дверью и печкой, топливом для которой служили угли-«отходы», бережно собираемые из лопавшихся угольных мешков. Огонь распространял тепло, на печке весело журчал кипящий кофе и оттаивались соблазнительные бутылки пива; в результате резиденция Джуна стала блаженным оазисом для полузамерзших водителей. Вокруг домика мы поставили палатки, рассчитанные на 24 человека, и Петерсен установил радио для связи с кораблем и станцией.

Вечером Демас благополучно переехал Мост вздохов на шеститонном клетраке и доставил в Маленькую Америку наш снеговой дредноут, который стал курсировать между восточным складом и главной базой. Машина была слишком тяжела, чтобы пускать ее среди торосов и трещин бухты. Это громоздкое, отнюдь не изящное транспортное средство, перевозившее от трех до пяти тонн в каждый рейс, казалось мне прекраснее пегаса.

При таком положении дел, считая, что выгрузочные операции поставлены, наконец, на правильные рельсы, я решил осуществить давно задуманный проект, а именно — совершить на «Бэре» исследовательское плавание на северо-восток, вдоль побережья Земли Короля Эдуарда VI.

По всем данным у нас было достаточно времени, чтобы вернуться и послать корабль за врачом до того, как замерзнет море Росса. Итак, утром 6 февраля я попросил лейтенанта Инглиша приготовиться к выходу в море.

Восточный рейс являлся логическим завершением наших предыдущих работ в тихоокеанском квадранте, произведенных с корабля и самолета, и вместе с тем моей последней попыткой проникнуть в неизвестную часть океана. Граница ис-

следованного побережья находилась лишь в 350 милях к северо-востоку от Маленькой Америки, причем ни одно судно в прошлом не проходило далеко за 151-й западный меридиан. Ненастная погода и чрезвычайно тяжелые льды преграждали им путь. В 1929 году «Сити оф Нью-Йорк», корабль моей первой экспедиции, трижды штурмовал льды и трижды терпел поражение. Существовала гипотеза, что неприступный пак, которым славятся эти моря, происходит от скопления ледовых масс вокруг предполагаемого архипелага.

Однако работы «Руперта» к северу от материка, также как наши полеты и промеры предыдущих экспедиций, показали, что наличие архипелага мало вероятно, и теперь плавание «Бэра» в случае его успеха должно было внести ясность в этот вопрос.

К счастью, корабль был прекрасно оборудован для гидрографических и гидрологических работ, а из всех морей, омывающих антарктический материк, область к северо-востоку от Китовой бухты в гидрологическом отношении наименее изучена.

Руководство гидрологическими работами я возложил на Эдди Рооса, океанографа и участника первой экспедиции, уже выполнившего ряд промеров в море Росса. Затем из Маленькой Америки я вызвал геолога Уэда, который прибыл на корабль вместе с упряжкой собак, полным походным снаряжением и двухмесячным запасом продовольствия. Если бы нам посчастливилось достичь земли, я предполагал высадить Уэда на берег для производства геологической разведки. Метеорологические наблюдения во время рейса я поручил Джорджу Гриммингеру, помощнику Хейнеса.

В 7 часов 44 минуты вечера, закончив все приготовления для предстоявших научных работ, «Бэр» вышел в море. Когда мы шли вниз по бухте, я увидел в бинокль тяжело нагруженные собачьи упряжки, медленно двигавшиеся вдоль края барьера, а Боулин и Пелтер, вылетевшие на «Пилгриме» для аэрофотосъемки, снизились над кораблем и на прощание приветливо помахали нам «крылышками».

## V

Северо-восточный рейс на «Бэре» оказался одним из наиболее интересных исследовательских плаваний, когда-либо совершенных мною, не только из-за его плодотворных результатов, но и благодаря тем условиям, в которых он протекал.

«Бэр» был деревянным судном, специально построенным для борьбы со льдом. Его схватки с противником отличались решимостью и отвагой, отсутствовавшими у «Рупперта». «Бэр» смело наступал там, где хрупкому «Рупперту» приходилось увертываться и лавировать. В этом состояла заслуга почтенного, старого «Бэр оф Окленда». И обслуживался он отличным экипажем, дисциплинированным, преданным, прекрасно знающим свое дело.

Выйдя из Китовой бухты, лейтенант Инглиш взял курс на мыс Колбека. Бо́льшую часть пути с правой стороны тянулось высокое белое побережье барьера. Совершенно ровная, как английская изгородь, ледяная стена местами достигала 50 метров высоты. Море волновалось, ветер дул со скоростью 18 метров в секунду, и нос корабля то вздымался, то опускался.

Обойдя у мыса Колбека обширное невзломанное поле льда, корабль направился к бухте Биско. Милях в двадцати пяти к северо-востоку от Колбека мы с удивлением обнаружили на нашем пути длинный ряд айсбергов, выстроившихся по прямой линии с севера на юг так далеко, как только мог охватить глаз. Ледяные горы стояли так близко друг к другу, что, казалось, между ними нет прохода.

Акустические промеры, производившиеся Роосом через каждые пять минут, выявили причину этого странного явления. Оказывается, «Бэр» находился над подводным хребтом, расположенным на глубине в 80 метров. Айсберги сидели на мели. Повидимому, гряда эта представляет собой подводное продолжение гор Александры на Земле Короля Эдуарда VII.

Осторожно лавируя между плененными громадами, «Бэр» двинулся на восток, по направлению к полосе открытой воды, замеченной нами вблизи 76° южной широты и 148° западной долготы во время полета в декабре 1929 года.

На своем пути корабль миновал широкое устье бухты Сульцбергера, открытой нами в 1929 году. Тогда бухта была совершенно чистой, а сейчас, хотя лето подходило к концу, она оказалась забитой льдом. Мощный покров припая и шельфового льда, в несколько миль ширины, тянулся до побережья Земли Мари Бэрд.

Невзирая на тяжелые условия, «Бэр» продолжал смело пробиваться на восток, но, пройдя несколько градусов долготы, ночью 8 февраля был остановлен сплошным паком. Ледовый лоцман, капитан Иохансен, обозревавший море из наблюдательной бочки, посоветовал повернуть на северо-восток.

В этом направлении судно, следуя по узким разводьям, достигло 75°06′ южной широты и 148°08′ западной долготы, затем оно повернуло на северо-запад и, подойдя к зигзагообразной полосе воды, снова двинулось на восток.

У кромки шельфового льда, обследованного нами с воздуха в 1929 году, непроходимый сплоченный пак преградил путь кораблю. Ледяной берег Земли Мари Бэрд смутно виднелся, окутанный легкой дымкой. Вершины горной цепи Эдсела Форда находились на расстоянии лишь ста миль, но между ними и кораблем тянулся нескончаемый мощный лед, представлявший собою сплошные торосистые нагромождения.

Я взглянул на капитана Иохансена. Он покачал головой.

— Итти вперед было бы безумием, —сказал он. — Мы зазимуем.

Итак, пришлось повернуть и отступить на северо-запад, чтобы затем либо возобновить путь на восток на более низкой широте, либо попытаться довести северо-восточный курс «Бэра» до пересечения с крайней южной точкой, достигнутой «Уиллиамом Хорликом» во время полетов вдоль 150-го и 152-го меридианов.

Корабль пробился на северо-запад до 154-го меридиана, а затем повернул на северо-восток. Туманное солнце клонилось к закату, и низкие серые тени, отбрасываемые айсбергами и торосистыми грядами, придавали замерзшему морю жесткий металлический облик лунных кратеров. В сумерках ледяные громады тускло мерцали, точно стальные горы.

Схватка со льдом становилась все ожесточеннее. Палубы сотрясались при каждом толчке, и если под руками не было за что ухватиться, люди теряли равновесие и падали с ног.

11 числа на 73°22′ южной широты и 149°34′ западной долготы северо-восточный рейс достиг своего предела. Перед кораблем возникла стена шельфового льда. Дальнейшее продвижение было невозможно. «Бэр» взял курс на северо-запад, достиг 73° широты и, следуя по этой параллели, дошел до 158°12′ западной долготы.

Южная полоса, исследованная «Руппертом» и «Хорликом», и северо-восточная область, пройденная «Бэром», почти совпали. На протяжении 650 морских миль, от 64°40′ южной широты — южный рекорд Кука в 1773 г. — и до антарктического материка, часть океана вдоль 152-й долготы была изучена.

Наличие предполагаемого архипелага (по крайней мере к западу от 140° западной долготы) казалось чрезвычайно мало

вероятным. Если в этих морях и существует какой-нибудь остров, то он весьма невелик. Эхолот показал океанические глубины, достигавшие 4000 метров.

Промеры, произведенные Роосом во время северо-восточного рейса, выявили необходимость тщательной проверки подводного рельефа моря, омывающего Землю Короля Эдуарда VII. На будущих картах ширина материковой отмели должна быть уменьшена. Глубины океана оказались значительно больше предполагаемых, в особенности на материковой отмели.

## VI

12 февраля на 73° южной широты и 158° западной долготы «Бэр» повернул на юг, взяв курс на Маленькую Америку. Обратный путь оказался наиболее тяжелым. Близилась антарктическая осень, и море было сковано тяжелым торосистым льдом. Мы отклонились на восток, надеясь вернуться по тому же пути, по которому мы пришли на север. Однако эта линия отступления тоже была отрезана, и в течение некоторого времени казалось, что славный «Бэр» попал в западню.

К вечеру 13 февраля положение судна стало критическим. Торосистый лед, толщиной в 20 метров, узким кольцом сомкнулся вокруг корабля — такого скверного льда мне не случалось видеть ни в северных, ни в южных полярных областях.

В эту ночь мрачные перспективы рисовались участникам рейса. Время года было уже позднее, процесс замерзания сплачивал пак, и он становился с каждым днем все более непроходимым. К тому же капитан «Дискавери II» известил нас по радио, что он покинул Дунедин с врачом на борту и предполагает встретить «Бэра» в море Росса.

Капитан Иохансен поднялся в наблюдательную бочку, чтобы руководить борьбой корабля с ледовой стихией. Пак нельзя было взять приступом — для этого двигатели «Бэра» были слишком слабые.

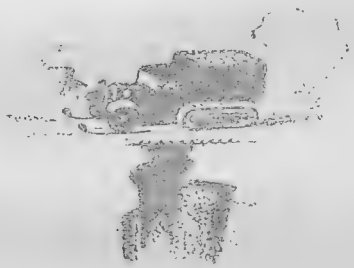
К югу от нас, за поясом сплошного льда, глазам Иохансена открылось долгожданное зрелище — темное «водяное» небо.

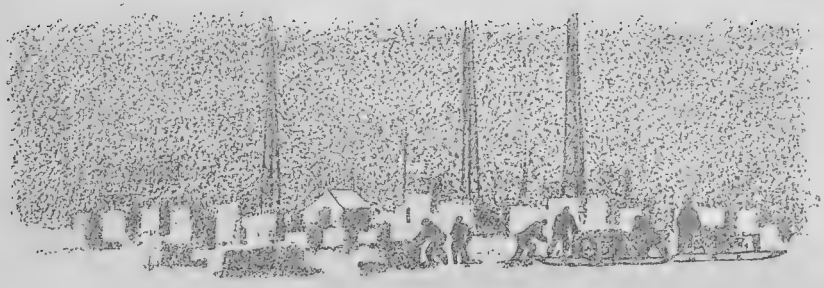
Долго продолжалась ледовая битва. «Бэр» то стремительно налетал на врага, то отступал, давая задний ход; льдины с громким скрежетом расступались, чтобы тотчас же снова сомкнуться. Думаю, что за все свои 60 лет службы в суровых полярных морях «Бэр оф Оклэнд» впервые участвовал в таком серьезном сражении.

Наконец, благодаря мастерству ледового лоцмана Иохансена, прочности «Бэра» и упорству лейтенанта Пиглиша и всего экипажа, мы вырвались из западни, корабль вошел в разреженный лед, достиг открытой воды и утром 15 февраля благополучно вошел в Китовую бухту.

## VII

Во время всего рейса я находился в ежедневной связи с командиром Ертсеном, державшим путь в Новую Зеландию. По радио приняли утешительные вести: здоровье капитана Ферлегера заметно улучшилось, и корабль невредимым вышел из пака. Преодолев жестокий шторм в Тихом океане, «Руперт» в начале марта прибыл в Дунедин.





*Глава VII*

## СТОЛИЦА АНТАРКТИКИ

### I

По возвращении из своего исследовательского плавания на «Бэрде» я нашел Маленькую Америку в разгаре строительства и вполне заслуживающей почетного названия столицы Антарктики. Приближаясь к ней по краю барьера, несказанно отрадно было видеть, как постепенно выплывают из ледового хаоса очертания возрожденного города — прямоугольники новых строений, темными контурами выделяющиеся на фоне снега, новые туннели, соединяющие дома, пирамиды грузов и возвышающуюся к небу первую из ромбондальных антенн, благодаря которым мы могли бы так же легко, как с соседом по комнате, беседовать с Буэнос-Айресом, Гонолулу, Сан-Франциско, Нью-Йорком и Лондоном.

Среди сверкающей белизны пустыни возникал один из самых замечательных городов вселенной — город, который мог похвастаться, в числе прочих своих хозяйственных достижений, собственной электростанцией, мощной радиостанцией, хорошо оборудованной летной службой с квалифицированным персоналом и шестью современными летательными аппаратами, различными механическими мастерскими, четырьмя вездеходами, 150 собаками, первоклассной метеорологической станцией, научными лабораториями, молочной фермой, лазаретом, трехлетним запасом продовольствия, библиотекой, об-

серваторией для изучения метеоров и даже звуковым кинотеатром.

Восемь новых зданий находились в процессе строительства: столовая, дом для научных занятий (прозванный «Дворец науки»), обсерватория профессора Поултера для изучения метеоров, коровник, здание радиостанции с жилым помещением для радистов, электростанция, магнитный павильон Брэмхолла и отдельный маленький домик, который Новилл и Иннес-Тейлор построили для себя. Ни одно из этих зданий не было еще закончено, но Маленькая Америка уже прочно обосновалась. Невзирая на пургу и стужу, она росла и крепла.

В преодолении жестоких препятствий, с которыми ей пришлось столкнуться, экспедиция доказала свою жизнеспособность и целеустремленность. Антарктика, со свойственной ей негостеприимностью, сурово встретила нежданных пришельцев, осмелившихся нарушить тишину и спокойствие ее необъятных ледяных просторов; людям пришлось очень тяжело, но из сумятицы и хаоса, из стыка характеров и способностей, из мелких обид и зависти, из мучительнейшего кошмара выгрузки, из грубого физического труда и лишений возникли и кристаллизировались внутреннее единение и моральная сплоченность всех участников похода — самые ценные качества полярной экспедиции.

Сознание, что экспедиция находится на правильном пути, позволило мне месяц спустя с легкой душой покинуть ее на долгие месяцы полярной ночи. Если бы я не был абсолютно убежден в здравом смысле и моральной устойчивости своих товарищей, такое решение никогда не было бы принято, ибо ни один начальник не посмел бы оставить зимовочную партию, которая не обрела своего настоящего лица, в гнетущей атмосфере полярной ночи.

В то утро, по пути с «Бэра» в Маленькую Америку, я поравнялся с тремя нашими вездеходами, перевозившими последние грузы с западного склада на барьере. Изможденные лица водителей, их воспаленные от бессонницы глаза, хриплые голоса и отмороженные щеки, порванная и пропитанная маслом брезентовая одежда, — все это красноречивее всяких слов говорило о долгой изнурительной борьбе с антарктическим бездорожьем. Но даже без этих явных признаков достаточно было взглянуть на окружающий ледовый ландшафт, чтобы оценить в полной мере доблесть и терпение новоиспеченных мотористов и каюров. На растрескавшихся, оседавших

мостах, в зияющих ямах и неприступных бесформенных торосах, неожиданно возникавших на поворотах, мучительная повесть была написана кровавыми буквами.

Ежедневно на пути появлялись новые бесчисленные расщелины и трещины, которые приходилось заполнять снегом, прежде чем пустить через них собак и вездеходы. Однажды упряжка Иннес-Тейлора, состоявшая из семи лаек, исчезла перед его глазами. Это произошло так внезапно, что в первое мгновение у нашего опытного каюра мелькнула мысль, что он галлюцинирует или заболел снежной слепотой, пока он не взглянул вниз и не увидел собак, извивавшихся в упряжи и повисших над обрывом глубиной в 15—20 метров, по которому он всегда ездил, считая поверхность столь же надежной, как асфальт Пятой авеню.

Подобные случаи стали обычными. Тяжелым вездеходам буквально шаг за шагом приходилось прокладывать себе путь через ледовый лабиринт. Тонкие снежные мосты, выдерживавшие собачьи упряжки, проламывались под тяжестью машин, и на первых порах, пока они к этому не привыкли, несчастные водители ездили, держа одну руку на руле, а другую на дверной ручке, готовясь в любой момент выскочить из машины. К счастью, трещины (впоследствии нам пришлось столкнуться с безднами, через которые мог бы пройти «Рупперт»), были довольно узкие, редко достигая полметра ширины.

Джун не мог вспомнить, сколько раз ему пришлось «ремонтировать» и передвигать Мост вздохов.

— Я потерял счет, — сказал он просто, — но мне казалось, что это приходилось делать всякий раз, когда я пытался немного соснуть.

По крайней мере раз в день, а то и дважды колоссальное сжатие льдов смещало мост со своего основания. Но через Мост вздохов лежал единственный путь в Маленькую Америку, и, чтобы обеспечить бесперебойность транспорта, Джун и его бригада всегда были начеку, вооруженные ледорубами, топорами и снежными лопатами.

Точно так же никто не мог сказать, сколько рейсов совершили вездеходы и собачьи упряжки через торосистые поля.

Никто не вел статистики, так как для этого не было времени. Но если учесть общий тоннаж и средний вес поклажи, то можно смело сказать, что было совершено, по меньшей мере, несколько тысяч поездок.

## II

16 февраля было объявлено общим свободным днем. Отдых был для нас роскошью, — ведь так много еще предстояло сделать, — но люди его вполне заслужили. В течение месяца участники экспедиции работали без устали, и эта краткая передышка была совершенно необходима.

В этот день я созвал научных работников, и мы обсудили программу дальнейших действий экспедиции. Были намечены следующие работы:

1) Окончание строительства станции.

2) Выход осенней южной партии под начальством капитана Иннес-Тейлора для устройства продовольственных складов на протяжении 200 миль к югу, чтобы облегчить работу весенних исследовательских походов.

3) Организация вездеходной партии для переброски снаряжения и инструментария, предназначавшихся для метеорологической станции, которую мы предполагали устроить на шельфовом льду Росса и которая должна была действовать в течение всей полярной ночи.

4) Осуществление программы научных работ (Хейпс и Гриммингер уже начали наблюдения над погодой, а Брэмхолл и Цун строили подземный павильон для магнитных исследований).

Главное препятствие к раннему выходу осенних партий заключалось в необходимости держать весь транспорт наготове до окончательного устройства зимовочной базы. Отослать собак, вездеходы и людей в далекие походы, пока не установилось устойчивое состояние льда и часть запасов находилась еще на промежуточных складах, было бы безумием. Ввиду этого выход санной партии был ориентировочно назначен на конец февраля, а вездеходного отряда (несмотря на явное стремление Джуна и Демаса поскорее отправиться в путь) — на середину марта.

## III

Вскоре после моего возвращения на станцию беглый осмотр местных ледовых условий убедил меня, что самой Маленькой Америке грозит непосредственная опасность.

За время моего пребывания в плавании взламывание и вынос припайного льда продолжались. Море медленно приближалось к Маленькой Америке, и вокруг всей станции появи-

лись зловещие, широкие трещины. Одна из них начиналась вблизи северного мыса бухты Вер-сюр-мер; она шла на восток, минуя Маленькую Америку с севера, и приблизительно в полумиле к западу от станции соединялась с массой расщелин, простиравшихся во всех направлениях. К югу от Маленькой Америки тянулась вторая трещина, почти параллельно первой, причем ее западное основание достигало открытой воды. Веерообразные трещины и заметное движение льда, вызывавшееся морской зыбью, служили несомненным доказательством, что ледяной массив, на котором покоилась наша база, был отделен от главной массы барьерного льда. Таким образом Маленькая Америка представляла собой потенциональный айсберг.

Не надо обладать повышенным воображением, чтобы представить себе те страшные последствия, которые нам угрожали. Не исключалась возможность, что отделившийся айсберг внезапно унесет базу в море. Это признавали и прежние исследователи Антарктики, и это было не удивительно, ибо достаточно было вспомнить об огромных плоских ледяных громадах, встречавшихся на каждом шагу в южной части Тихого океана и представлявших собою отколовшиеся части барьера, чтобы окончательно убедиться, что база, покоящаяся на этом коварном фундаменте, отнюдь не самая безопасная резиденция в мире.

Итак, я имел все основания тревожиться. Но вместе с тем мне не хотелось вызвать панику, тем более что большинство участников экспедиции, повидимому, не отдавало себе отчета в нависшей над нами угрозе. Обсудив совместно с ветеранами первой экспедиции положение дел, мы пришли к заключению, что самое разумное занять выжидательную позицию. Ближайшие две-три недели должны были так или иначе разрешить вопрос — либо все увеличивающийся холод сплотит ледяной покров и движение его прекратится, либо расчленение льда достигнет таких размеров, что необходимо будет принять решительные шаги.

В качестве меры предосторожности мы решили устроить своего рода аварийную базу на высокой гряде барьера приблизительно в расстоянии одной мили к юго-востоку от Маленькой Америки. Это убежище — наиболее высокий участок вблизи Маленькой Америки — мы избрали потому, что оно, казалось, лучше всего сможет противостоять натиску льда. Туда были немедленно переброшены палатки, и под руководством Джуна водители, начиная с 18 февраля, стали пере-

возить провиант, одежду, горючее и прочие грузы с восточного склада.

Аварийная база получила название лагеря отступления, и в период, когда подвижки льда достигли своего апогея, мне казалось, что этому убежищу суждено стать новой штаб-квартирой экспедиции.

Так, с ледовой угрозой, нависшей над нами точно Дамоклов меч, мы продолжали заниматься будничной, текущей работой: с одной стороны, укрепляя против свирепых атак зимы лагерь отступления на высоком утесе барьера, а с другой — спокойно достраивая Маленькую Америку и готовясь к выходу южных партий.

Капитана Иннес-Тейлора я поставил во главе походных операций, возложив на него ответственность за составление наиболее рационального и эффективного плана осенней кампании. Это было не легкое поручение. Оно требовало вдумчивого планирования и тщательной организации в период экспедиционной деятельности, когда условия отнюдь не благоприятствовали ни планированию, ни организации.

Фактически все транспортные единицы, потребные для южных партий, были еще полностью заняты переброской грузов. Люди и собаки были измучены, вездеходы и сани нуждались в основательном ремонте, а походное снаряжение безнадежно разбросано по всей станции.

Мало-по-малу подготовительные работы стали налаживаться. Два члена судового экипажа, Кеннеди с «Рупперта» и Миллер с «Бэра», занялись шитьем палаток и брезентовой одежды. Демас вместе с помощниками по ночам осматривал машины под защитой своеобразного «гаража», построенного из стенок ящиков, в которых автомобили прибыли в Антарктику. Плотники Кокс и Тинглоф ремонтировали сани, полозья и копылья. За отсутствием мастерской они втаскивали сани в новое здание столовой и работали там в промежутках между едой. Заведующий хозяйством Корей выискивал среди пирамиды грузов недостающие предметы походного снаряжения.

Откровенно говоря, просто чудо, что нам удалось собрать партии в путь. В феврале Маленькая Америка походила на сумасшедший дом. Беспорядок царил невообразимый, и найти тот или иной нужный предмет стоило колоссального труда. Люди тоже были неуловимы. Часть участников экспедиции все еще жила в палатках на восточном складе и в лагере отступления. Это было неизбежно, ибо даже для остальных в Маленькой Америке нехватало помещения, так как новые

Антарктическое «шоссе»

дома были не достроены. Люди спали в кузовах вездеходов, в кабинах самолетов, на полу в незаконченных зданиях, с причудливыми занавесями, которые должны были защитить их от ветра.

17 февраля ветер переменил направление на южный и дул с неослабевающей силой в течение пяти дней. Заносимые пронизывающей снежной пылью, антарктические труженики продолжали работу на открытом воздухе.

## IV

В полночь 18 февраля «Бэр» покинул Китовую бухту и отправился навстречу «Дисковери II», который 14 февраля вышел из Дунедина с врачом на борту. В море Росса судно встретило обширные пространства блинчатого льда — признак приближения зимы.

Как ни тревожили нас проблемы существования Маленькой Америки и скорый выход южных партий, мы с неослабевающим вниманием следили за славным рейсом «Бэра», состязавшегося со временем и тьмой. За свою сорокалетнюю полярную карьеру «Бэр оф Оклэнд» никогда еще не совершал столь доблестного плавания.

20 числа корабль вошел в пак на 74°30′ южной широты и 165° западной долготы. Преследуемый снежными шквалами, он медленно шел на запад, поддерживая постоянную радиосвязь с «Дисковери II», также ощупью пробиравшимся сквозь ненастье к северу от пака.

Снежные шквалы перешли в ослепляющую пургу. Видимость уменьшилась до нуля. Вечером 21-го у северной кромки дрейфующих льдов на 72°05′ южной широты и 171° западной долготы, приблизительно в 400 милях к северу от Маленькой Америки, состоялась кратковременная встреча «Бэра» и «Дисковери II». Ночью шла перегрузка. В полдень следующего дня, закончив переброску грузов и спустив флаги в виде дружеского салюта, корабли расстались — «Дисковери II» повернул на север, чтобы продолжать прерванные исследования в Тихом океане, а «Бэр» взял курс на Китовую бухту. На борту корабля находился новый врач экспедиции, доктор Потака, а также 6 тонн продовольствия и 12 000 литров горючего, которые лейтенант Нельсон любезно согласился захватить в Новой Зеландии для пополнения наших запасов.

Вечером 22 февраля взорам жителей Маленькой Америки открылось давно невиданное зрелище — заход солнца. Ярко

зарево разлилось по небосводу, постепенно перешедшее в нежнорозовое сияние. Длинные серые тени легли на ледяные поля. Кончался полярный день, и все явственнее слышалась грозная поступь зимы.

В следующие дни все наши помыслы были направлены на море Росса, где в борьбе с разгневанной морской стихией и тяжелыми льдами в ненастную погоду и плохую видимость «Бэр оф Окленд» с огромным трудом прокладывал себе путь к берегам Антарктики, завершая свой последний южный рейс. Радиограммы, поступавшие с корабля, были мало утешительны.

Наконец утром 25 февраля лейтенант Инглиш телеграфировал, что судно, находящееся по счислению в 20 милях от Китовой бухты, остановлено непроходимым паком, простирающимся до горизонта. По мнению капитана, лишь сильный северный ветер мог взломать лед, но вместе с тем северный ветер был бы опасен для нашего дряхлого суденышка. Едва радисты успели принять эту печальную радиограмму, как перестал действовать один из электрических генераторов, и в течение нескольких часов связь с кораблем была прервана.

Можно себе представить, какое мрачное настроение охватило обитателей Маленькой Америки, — с одной стороны, «Бэр» не только был отрезан от нас, но и подвергался серьезной опасности вовсе не пробиться с командой, плохо подготовленной к тому, чтобы переносить лишения, связанные с продолжительной ледовой осадой; с другой стороны, Маленькая Америка была перегружена людьми и без врача. С молниеносной быстротой, с которой распространяются плохие новости, известие о положении корабля облетело станцию и дошло до каюров и водителей, находившихся в пути между складами. Вести были невеселые, и атмосфера тревоги опустилась над Маленькой Америкой.

В это время Сейпл вернулся из лыжного пробега по Китовой бухте. Густой морской туман стлался над бухтой, но сквозь просветы ему удалось мельком увидеть ряд полыней; он обнаружил также стадо китов-косаток — верный признак открытой воды. По крайней мере Китовая бухта была проходима.

Я попросил Мэк-Кормика приготовить автожир к полету. С хрупкой, изящной машины сняли покров снега, и механики принялись разогревать моторы. Незадолго до полудня мы с Мэк-Кормиком поднялись в воздух, чтобы обследовать бухту. Скверная видимость не позволила совершить длитель-

ного полета, но, летя низко, мы увидели сквозь туман многочисленные разводья, появившиеся вдоль барьера.

Вернувшись на станцию, я узнал, что «Бэру» удалось пробиться на 10 миль к северо-западу. Ободренный известием, что бухта открыта, лейтенант Инглиш возобновил ледовую атаку. Гладкий, темный молодой лед сковал море Росса. С ним труднее было бороться, чем с более старым, мощным паком.

День медленно угас; спустились сумерки, а исход кампании все еще нельзя было предугадать. Временные жители Антарктики, которые должны были вернуться на «Бэре», перестали складывать свое имущество в ожидании дальнейших событий. Лишь в полночь пришла, наконец, долгожданная весть. Радиограмма гласила:

«Следуем вдоль западного барьера. «Бэр» находится в двух милях к югу от входа в бухту. То, что было открытой водой сегодня утром, превратилось в 4-дюймовый лед. Пытаемся выполнить Ваше указание и достичь старого причала у припая. Видимость плохая из-за густого морского тумана, все же надеемся прибыть приблизительно часа через три. Инглиш».

И на этот раз наш славный старый полярник — «Бэр оф Оклэнд» оказался победителем!

## V

Для многих из наших товарищей (и для меня также) настал один из самых тяжких моментов экспедиции — окончательный выбор людей для зимовочной партии.

Как это ни странно, но большинство жаждало остаться. Я не говорю о научных работниках, летчиках и других специалистах. Причина, побудившая их согласиться на лишения и опасности антарктического бытия, вполне очевидна — она вызывалась искренним желанием исследовать мало изученные пространства земли и усовершенствоваться в той или иной области науки; к этому, быть может, примешивался известный налет романтизма. Эти люди могли, по крайней мере, рассчитывать на некоторую конкретную награду: научный труд, монографию, являющуюся последним словом в данной отрасли знания, быть может научную степень или даже некоторую долю славы.

Но остальную массу людей, единственная квалификация которой заключалась в трудоспособности и выносливости, ждала лишь длительная, тяжкая черная работа. И все же они

жаждали остаться, умоляли, чтобы я им разрешил не покидать нас, словно год, проведенный в подземелье Маленькой Америки, представлял собой самое соблазнительное переживание на земле.

Были выдвинуты различные убедительные причины, и я догадывался о некоторых скрытых мотивах. Несколько человек хотело уйти от семейной жизни, которая стала им в тягость. Один, как я уже говорил, бежал от правосудия. Остальные были просто искателями счастья, людьми, не лишенными известных способностей, но почему-то не сумевшими найти себе место в мире цивилизации. Один человек, в прошлом занимавший высокий пост, но затем опустившийся, стремился к тяжелому труду и лишениям, как к средству себя реабилитировать. Но были и такие, которые в сущности не знали, чего собственно они хотят, за исключением того, что они хотят остаться. Быть может где-то в подсознании в них теплилась мысль, что полярная экспедиция, жизнь и работа зимовочной партии вознесут их над уровнем обывателя, навсегда создадут им славу людей, совершивших нечто необычайное. В маленьких провинциальных городах это сыграло бы не малую роль.

Трудно было отказать этим людям, ибо почти все они много и хорошо работали. Их руками наравне с руками других участников экспедиции была создана Маленькая Америка. К сожалению, ресурсы экспедиции в отношении жилищ, продовольствия, снаряжения и одежды были ограничены. Основные разделы, как то: радио, авиация, научные исследования, требовали специалистов определенной квалификации, и на эти посты были уже назначены люди до нашего отъезда из Соединенных Штатов. Что касается кают-компании и мотористов, то они показали себя во время борьбы за выгрузку. Лучше, чем я, убийственная ежедневная работа выделила наиболее достойных. На остальные, немногочисленные места я попытался тщательно отобрать людей, принимая во внимание выносливость человека (в полярной экспедиции выносливость — одно из самых ценных качеств), его заслуги перед экспедицией, его характер и насколько тот или иной человек подходил под общий психологический тон экспедиции. В Антарктике в одинаковой степени не годны лодыри, так и примадонны. Я должен также справедливости ради указать, что многие из наиболее способных наших товарищей, являясь незаменимыми членами судового экипажа, в нем нельзя было снять с корабля.

Зимовочная партия, окончательно укомплектованная, в 6 часов 30 минут утра 27 февраля состояла из 56 человек. Помимо доктора Потака, прибывшего на «Бэре», я оставил на зимовку двух новозеландцев — Боба Ионга, участника первой экспедиции — блестящего работника и человека исключительно высоких нравственных качеств — и Бернарда Флеминга, по просьбе профессора Поултера зачисленного в штат научных работников, затем художника Пэджа, так как его наброски казались мне талантливыми, и еще несколько человек, не имея другого способа выразить им свою признательность за прекрасную работу и преданность нашему трудному начинанию.

В последнюю минуту еще один фактор способствовал увеличению зимовочной партии. Из сообщений лейтенанта Инглиша явствовало, что «Бэру» предстоит чрезвычайно тяжелое плавание. Не исключалась возможность длительного ледового плена корабля в море Росса, и я не хотел перегружать судно людьми. Лучше было им остаться в Маленькой Америке, чем обременить «Бэр», ресурсы которого и без того были весьма ограничены.

Итак, в полярную зиму 1934/35 года население Маленькой Америки составляло 56 человек — наибольшая партия, когда-либо зимовавшая в Антарктике. Впрочем, этот факт не может быть вменен мне в похвалу, так как он не вытекал из каких-либо благородных побуждений. Скорее это была самая разумная ошибка, совершенная мною за всю мою жизнь.

Если бы не непредвиденное увеличение людского состава, нам безусловно не удалось бы выполнить обширный план наших работ. Ни один из участников никогда не оставался без дела. Так велик и многогранен был размах исследовательской деятельности экспедиции, что пришлось составить специальную стенную карту, чтобы уследить за движением наших партий.

## VI

Пока «Бэр», окутанный морским туманом, медленно приближался к причалу Китовой бухты, в Маленькой Америке приостановилась вся текущая работа, и «коренные» жители Антарктики, одержимые писательскими судорогами, поспешно заканчивали объемистые послания — последнее прости цивилизации.

Когда бесчисленные конверты были, наконец, надписаны и запечатаны, мы собрались в новом здании столовой, и Джун огласил список лиц, которым надлежало вернуться на «Бэре». Удостоверившись, что все налицо, он обратился к отъезжающим с весьма лаконичным напутствием: «Возьмите с собой матрасы, одеяла и личное имущество и оставьте зимовочной партии ваши снеговые очки» — замечание, явно свидетельствующее об «очковом» кризисе, наблюдавшемся в то время на великом антарктическом материке.

Обменявшись с зимовщиками дружескими рукопожатиями и взаимными пожеланиями успеха, отъезжающие вскочили на вездеход и торжественно выбыли из Маленькой Америки. Следом за машиной мчалось полдюжины собачьих упряжек. Внизу, в области сильного движения льда, пассажиры сошли, чтобы в последний раз сдвинуть Мост вздохов, смещенный ледовым напором метров на десять. Затем у огромной трещины вблизи главного склада рейс вездехода окончился. Мост, прежде перекрывавший зияющую бездну, исчез — его разобрали и доставили в Маленькую Америку, где телефонные столбы были использованы по своему прямому назначению в качестве направленных антенн. Но более легкий мост, предназначавшийся для собачьих упряжек, еще не подвергся разрушению, и по нему проехали нарты. Им предстояло на обратном пути доставить грузы с «Бэра» к вездеходам, а последним перевезти их в Маленькую Америку, — операция, которую и каюры и водители знали наизусть.

Вечер стоял мглистый, но там, где за горизонтом покоилось дневное светило, нежные акварельные краски освещали нижний край небес. Над бухтой серым облаком колыхался морской туман, порою скрывая очертания барьера. Когда передние упряжки достигли берега, «Бэр» уже стоял у причала. Весь корабль был усыпан сверкающими иглами инея.

— Мы пришли сюда, — сказал лейтенант Инглиш, — но я не знаю, сможем ли мы уйти отсюда.

Лейтенант Инглиш и капитан Иохансен находились на мостике в течение 26 часов. Иохансен молчал. Он был человеком дела, не слов. Застенчивая улыбка на мгновение озарила его худощавое, морщинистое, обветренное лицо, затем он отошел, чтобы руководить ошвартовкой.

Грузы, взятые с «Дисковери II», возвышались на палубах «Бэра». Как только судно ошвартовалось, Инглиш начал выгрузку — команда стала спускать по трапу ящики с продо-

вольствием и бочки с бензином к ожидавшим на льду собачьим упряжкам. Каждая потерянная минута означала бы более тяжелую борьбу со льдом.

Ровно через восемь часов после прибытия «Бэра» в Китовую бухту — в 8 часов 30 минут утра 26 февраля — выгрузка была закончена; запасы зимовочной партии увеличились на 21 тонну. В низкой накуренной кают-компании мы провозгласили прощальный тост с пожеланием славному экипажу «Бэр оф Оклэнда» «счастливого пути».

«Отдать кормовые швартовы!» — крикнул второй помощник Дэвис с юта. Кающры скинули шлаг кормового троса. «Бэр» дал ход вперед, чтобы ослабить натяжение булиня.

«Отдать носовые швартовы!» — раздалась команда лейтенанта Инглиша с мостика. Булинь был вытравлен. Освободившись от уз, «Бэр» повернул и направился в свой северный рейс.

Люди на льду провожали его долгим взглядом. Мало-помалу морской туман поглотил судно. Он поднимался все выше и выше, пока остались видны одни лишь стеньги, смутно вырисовывавшиеся из серой мглы. На этот раз лейтенанту Инглишу пришлось отказаться от установленной морской традиции — не раздалось бодрого свистка сирены, ибо сирена крепко примерзла. Она не могла издать ни малейшего шопота.

Новый врач, доктор Потака, смуглый, коренастый человек с веселым, добродушным лицом, приехал в Маленькую Америку на вездеходе. Его сразу же полюбили. Он очень быстро оправдал свое пребывание в Антарктике, за две недели успешно выполнив две хирургические операции, причем вторая оказалась довольно серьезной.

Вечером лейтенант Инглиш сообщил по радио, что после девятичасовой упорной борьбы со льдом «Беру» удалось, наконец, достичь «открытой воды, заполненной огромными иловучими айсбергами». Дул сильный северо-западный ветер, и на море начиналось волнение.

## VII

Осенние работы экспедиции, помимо устройства южной санной партией ряда продовольственных складов, предусматривали охоту на тюленей. Тюлени нам были нужны в качестве пищи для людей и собак, — свежее тюленье мясо

лучшее средство против цынги — и как материал для биологических исследований. К счастью, эти весьма разнородные задачи не исключали друг друга.

По расчетам капитана Пинес-Тейлора, потребность экспедиции в тюленьих тушах составляла 700 штук. Китовая бухта всегда славилась обилием тюленей, и мы полагали, что это количество нетрудно будет добыть.

Однако в 1933 году бухта поражала бедностью животной жизни. Даже пингвинов и китов было мало. Повидимому, условия питания ухудшились, и животные, населяющие эти ледовые берега, направились в поисках более богатых рыбных ресурсов либо на восток, либо на запад.

Немногочисленные тюлени, обнаруженные нашими биологами, преимущественно находились в торосистых местах, и для того чтобы убить хотя бы дюжину животных и вытащить тяжелые туши на ровное место, откуда их мог бы взять вездеход, надо было потратить целый день в утомительной физической работе. Занятие это было и не безопасное, ибо охотникам приходилось передвигаться среди бесчисленных скрытых трещин и развороченных острых льдин.

С приближением зимы бухта все более и более пустела. 17 февраля Мэк-Кормик и Джун полетели на автожире в тюленью разведку. Обследовав торосистые поля, они обнаружили к юго-западу от Моста вздохов большое стадо тюленей.

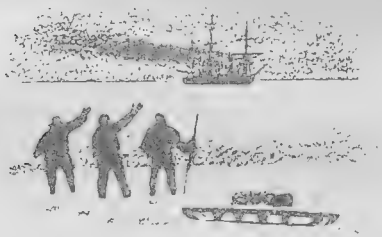
По возвращении летчиков биологи Перкинс и Линдсей с тремя помощниками тотчас же отправились на охоту, взяв с собой две собачьих упряжки, палатки и недельный запас продовольствия. В течение нескольких дней было убито 191 тюлень, которых охотники уложили у западного края полосы торошения до прихода машин. Мы могли не опасаться, что мясо испортится — туши замерзли и стали твердыми, как камень. Тем временем профессор Поултер убил около сотни тюленей на льду между бухтой Вер-сюр-мер и Мостом вздохов.

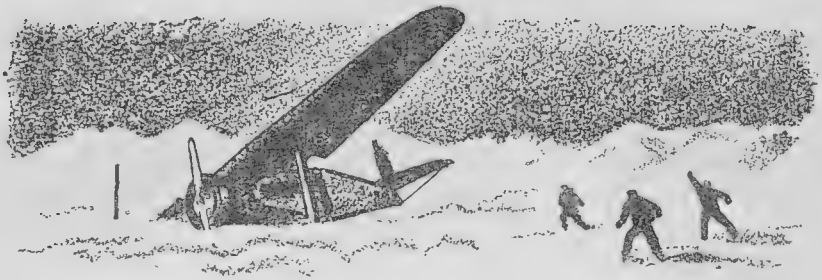
Быть может, читатель спросит: интересный ли спорт охота на тюленей? Увы, это вовсе не спорт, а самая настоящая бойня. Отсутствие врагов на суше сделало тюленей бесстрашными, и, не имея основания предполагать, что их ледовый рай осквернен, они совсем близко подпускали к себе человека. Ружейный выстрел в голову на расстоянии нескольких шагов — вот и весь «спорт».

## VIII

Преследуемый мартовскими ураганами и свирепыми штормами, бушевавшими на всем пути до Новой Зеландии, «Бэр оф Окленд» достиг 12 марта Дунедина, завершив, по словам лейтенанта Инглиша, одно из самых бурных плаваний, известных в антарктических летописях.

В первый сезон своей полярной работы наш славный корабль, несмотря на свои преклонные годы, совершил шесть рейсов в море Росса, во время которых было обследовано 40 000 квадратных миль неизвестной части океана и выполнены промеры и гидрологические станции.





*Глава VIII*

## ШУМНЫЙ, БУРНЫЙ МЕСЯЦ

### I

Мне довелось где-то прочесть, что англосаксы прозвали март «шумным, бурным месяцем», и если судить по тому нагромождению необычайных и чуть не трагических событий, которыми изобиловала экспедиция в марте 1934 года, то придется согласиться, что эти эпитеты как нельзя более удачны.

Авария самолета и последующая вынужденная посадка в тумане; хирургические операции, которым подверглись два сотрудника экспедиции; бурное северное плавание «Бэра»; пожар в одном из зданий; катастрофа с вездеходом «Клетрак» в 67 милях к югу от Маленькой Америки и, наконец, падение радиста Дэера с высоты пятнадцатиметрового телефонного столба... да, поистине, март был «шумным, бурным месяцем». На протяжении его 31 дня вышли в путь и успешно закончили свою работу две полевых партии, и в марте же я покинул Маленькую Америку и начал свое отшельническое житье на передовой метеорологической станции, на барьере Росса, несколько южнее 80° южной широты.

Но начнем по порядку. События в марте быстро следовали одно за другим.

1 марта наступило холодное и ясное, с температурой воздуха в — 25° Ц. Участники южной санной партии в полной

боевой готовности с нетерпением ожидали момента выхода. Партия состояла из 4 человек: Иннес-Тейлора (начальника), Пейна (навигатора и каюра), Блэка (радиста) и Ронне (каюра) и 3 упряжек, по 9 собак каждая. Одновременно с ними отправлялся вспомогательный отряд в количестве двух каюров — Рэссела и Мооди — и двух упряжек.

Южная партия имела двойное задание: во-первых, устроить через каждые 25 миль склады продовольствия для снабжения основных исследовательских весенних отрядов и, во-вторых, обследовать южный путь и найти безопасный проход для вездеходов, которые должны были вскоре выйти из Маленькой Америки с запасами и оборудованием, предназначавшимися для передовой базы. Учитывая позднее время года и близость полярной ночи, я не надеялся, что партии удастся пройти более 200 миль на юг. Антарктический март — один из самых скверных месяцев для санных походов: все увеличивающиеся морозы, короткие дни, частая пурга и сухой кристаллический снег весьма затрудняют продвижение людей и собак.

Средняя нагрузка нарты, включая обычное походное снаряжение, палатки, радиоустановки, навигационные приборы, медикаменты и продовольствие, составляла 500 кило. Помимо провианта для самих участников, партия везла 9 месячных пайков (другими словами, продовольствие, чтобы прокормить 9 человек в течение месяца), подлежавших распределению, в соответствии с выработанной программой, по различным складам. В задачи вспомогательного отряда входила доставка части груза к определенному пункту, откуда главная партия, оставив поклажи на складах, могла продолжать путь одна, между тем как вспомогательный отряд, закончив свою работу, вернулся бы на станцию.

Фактически весь поход предпринимался для облегчения исследовательских полевых работ, которые в следующую весну должны были вестись в направлении горной цепи Королевы Мод.

Однако еще до выхода партии нужно было выяснить вопрос, смогут ли упряжки пройти полосу крайне неровного льда, простиравшуюся на юг от рукава Амундсена. В 1929 году бухта Вер-сюр-мер представляла удобный выход для южных отрядов первой экспедиции. Но в 1934/35 году этот путь был закрыт, преграждённый огромными торосистыми грядами. Устье рукава Амундсена тоже было непроходимо. Можно было еще попытаться итти из Маленькой Аме-

рики прямо на юг через волнистые холмы, затем спуститься в Фрамхейм, бывшую базу Амундсена, и оттуда уже искать проход через рукав.

Рано утром 1 марта я отправил Блэкберна и Дэна с одной упряжкой собак обследовать путь и вскоре после них полетел вместе с Мэк-Кормиком на автожире в более обширную ледовую разведку. Мы тщательно, со всех сторон, обследовали рукав Амундсена. Устье рукава представляло собой хаос торосистых гряд и трещин, а внутри лед был исполосован длинными продольными бороздами и походил на гофрированное железо. К востоку от Фрамхейма лежала область, известная под названием «Плохая земля» — чудовищное нагромождение развороченных, растрескавшихся льдин, область, в которой могли себя чувствовать в безопасности одни лишь чайки.

Однако в семи милях к югу от Маленькой Америки мы обнаружили более ровный проход через рукав. Виднелись немногочисленные трещины и торосы, но их можно было обойти. В подтверждение того, что тут могли пройти собачьи упряжки, мы через несколько мгновений увидели линию оранжевых флажков, воткнутых Блэкберном и Дэном, а затем на снегу показалась их упряжка, поднимавшаяся на склон барьера к югу.

Меня поразило, что наши пешеходы, с их ограниченным полем зрения, безошибочно избрали единственную проходимую дорогу, которую нам удалось найти после многих часов полета.

Мэк-Кормик спланировал почти вертикально, и автожир приземлился рядом с упряжкой. Я поздравил Блэкберна и Дэна с «открытием» пути и просил их вернуться на станцию.

Затем мы с Мэк-Кормиком поднялись в воздух, чтобы закончить разведку. Миновав рукав Амундсена, автожир оказался над барьером. С припая снежные террасы поднимались пологими уступами. У подножья их зияла огромная трещина, простиравшаяся на запад и восток. В некоторых местах ширина ее равнялась, повидимому, 25 метрам, и глубина была не меньшей: с воздуха бездонная яма выглядела зловеще-черной. Впрочем, трещина резко сужалась, и снежный мост, перекрывавший ее, казался достаточно крепким. Далеко впереди белоснежные пространства барьера сливались с небом, волнистые холмы мягко опускались к подножью гор Королевы Мод, лежащих в 450 милях к югу. Тут наиболее серьезным

препятствием для наземных путешественников была область трещин вдоль 81-й параллели, но я надеялся, что южная партия сможет ее обойти.

Мы вернулись в Маленькую Америку после часового полета. Работа автожира меня вполне удовлетворила. Благодаря своим специфическим летным свойствам и почти вертикальной посадке это идеальный аппарат для коротких воздушных рекогносцировок в полярных областях.

Сообщив Иннес-Тейлору результаты разведки, я посоветовал ему тотчас же отправиться в путь.

— Вам предстоит тяжелая работа, — сказал я ему. — Недели через две наступят жестокие холода, и желательно, чтобы к этому времени вы уже находились по дороге домой.

Собрать партию в поход, — будь то санная, вездеходная или летная, — не легкое дело. В последнюю минуту неизбежно возникают неожиданные проволочки, объясняющиеся не колебанием или нежеланием участников отправиться в путь, а скорее человеческим свойством вечно что-нибудь менять, переделывать и улучшать. Это слегка напоминает сбор семьи, отправляющейся на пикник за город.

Наконец, в 6 часов 40 минут вечера партия, состоявшая из 6 человек и 5 собачьих упряжек, покинула Маленькую Америку. Воздух был тих и ясен; горизонт пылал багрянцем. Участники партии были полны бодрости, а наши пушистые лайки, красиво выделявшиеся на фоне снега, выказывали все признаки большого возбуждения...

На следующий день Перкинс и Мэк-Кормик вылетели на самолете для дальней разведки новых тюленьих стад, а Джун отправился на вездеходе, чтобы удостовериться, сможет ли наш механизированный транспорт преодолеть ледовое бездорожье в районе рукава Амундсена.

Тем временем сотрудники радиоотдела воздвигли вторую из направленных антенн. Всего в Маленькой Америке предполагалось установить три таких антенны для осуществления непосредственной радиосвязи с Буэнос-Айресом, Нью-Йорком и Сан-Франциско и четвертую меньшую антенну, благодаря которой мы могли бы поддерживать постоянный контакт с Новой Зеландией, где зимовали наши корабли.

Все эти телефонные столбы и паутина проводов, переплетавшаяся в поднебесье, отнюдь не облегчали работу антарктических пилотов. Если не ошибаюсь, писатель Уиллиам Роджерс сказал, что можно всегда узнать американский гражданский аэродром по окружающим его высоковольтным проводам.

Ну что ж, Маленькая Америка тоже могла похвастать современными техническими достижениями!

За обедом Бэлей случайно упомянул, что во время установки антенны Дэер свалился с самого верха столба — падение с высоты 15 метров! Столб обледенел, Дэер не удержался и стремительно полетел вниз. Он тотчас же встал, встряхнулся и на взволнованные расспросы обступивших его товарищей ограничился кратким возмущенным замечанием: «Надо быть форменным идиотом, чтобы совершать такие полеты!»

## II

Вечером 5 марта, не получая никаких сведений от участников южной партии с момента ее отбытия из Маленькой Америки, я послал Джуна с вездеходным отрядом нагнать наших путешественников и выяснить причину их молчания. Партия должна была дважды в день в определенные часы сноситься с нашей радиостанцией, но нам ни разу не удалось связаться с ними. Собственно говоря, у меня не было никаких оснований тревожиться за участь людей, скорее можно было предположить, что повреждена радиоустановка, все же отсутствие вестей было подозрительно. На радио вполне полагаешься, и в этом один из психологических недостатков этого замечательного достижения человеческой мысли. В минувшие дни стоило полярной партии покинуть главную базу, и она бесследно исчезала, поглощенная снежной пустыней, и до ее возвращения о ней не было ни слуху, ни духу — это считалось в порядке вещей. Но когда отправляешь людей, снабженных вполне исправной радиоустановкой, а эфир упорно молчит, невольно начинаешь беспокоиться.

Впрочем, рейс вездехода преследовал еще и другие цели. Он должен был показать работу машины на рыхлом снегу барьера; кроме того, водители везли 14 месячных пайков для передачи партии Иннес-Тейлора.

Отряд Джуна состоял из водителя Скиннера и радиста Уэйта. Скиннер был прежде военным парашютистом, и надо сказать, что по своему характеру эта профессия вполне подходила для специфических опасностей вождения вездехода через антарктические трещины.

Покинув Маленькую Америку, вездеход в течение всей ночи держал курс на юг, следуя по линии оранжевых флажков, которыми южная партия обозначила маршрут. На следующее утро Джун радировал:

«В 7 часов 24 минуты прибыли на 50-мильный склад. Участники санной партии в полном здравии. В 24 милях от Маленькой Америки мы обнаружили на пути большую трещину; отметили ее флагами. Начиная с 25-мильного склада поверхность льда чрезвычайно скверная, немыслимая для посадки самолета. Иннес-Тейлор взял 14 пайков и керосин. Температура —15°. Туманно».

В последующем сообщении указывалось, что южная партия задержалась из-за жестокой метели и что отсутствие связи было вызвано мелким повреждением радиопередатчика, которое Уэйту удалось устранить.

Погрузив на нарты пайки, доставленные вездеходным отрядом, Иннес-Тейлор поспешно снялся в путь. Склад на 50-й миле находился на вершине холма, спускавшегося к югу в плоскую долину, вскоре прозванную путешественниками «Долиной трещин». Поверхность ее была испещрена бесчисленными колодцами, отчасти зияющими, отчасти перекрытыми тонким слоем снега. Чтобы обойти эти зловещие ямы, упряжки отклонились на 5 миль на восток, прежде чем итти дальше на юг. Джун и его отряд установили палатки и остались переночевать на складе.

Я хотел было вылететь к южной партии, но туман и скверная видимость воспрепятствовали полету, и я по радио попросил Джуна следовать за санной партией до склада на 100-й миле, чтобы помочь участникам перебросить груз.

Тем временем костлявая рука болезни простерлась над Маленькой Америкой. Кларк занемог приступами малярии, Новилл повредил себе плечо, а Раусон вот уже десять дней лежал в постели, точнее — в спальном мешке, с высокой температурой. По диагнозу, поставленному доктором Потака, у него было септическое заболевание горла. Бедняга очень страдал — у него сильно распухли гланды, и не исключалась необходимость операции.

7 марта антарктическим новичкам довелось впервые испытать настоящую полярную пургу. С утра температура упала до —35°, подул сильный восточный ветер, воздух превратился в хаос крутящегося снега. Между зданиями были тотчас же протянуты предохранительные канаты. На восточном складе один из вездеходов потерпел аварию, и злополучному мотористу пришлось совершить обратный путь пешком. Смутно ориентируясь по флажкам, он после долгих блужданий, измученный и продрогший, добрался до Маленькой Америки. Недостроенные туннели быстро заполнились снегом, и вскоре

огромные сугробы похоронили под собой все наше имущество.

В то время моей резиденцией служил съемный домик, впоследствии перевезенный на передовую базу. Накануне Тинглоф разобрал постройку, чтобы внести в нее какие-то исправления, и, повидимому, забыл приколотить гвоздями крышу. Во всяком случае, в течение ночи меня засыпало снегом и ураган чуть было не уволок в море. На мое счастье, из мрака и бури неожиданно вынырнул ночной дежурный, и вместе с ним и Тинглофом, которого мы постепенно вызвали на помощь, нам удалось кое-как укрепить крышу.

На юге отряд Дакуна нагнал в 16 милях от склада на 50-й миле санную партию и погрузил ее вездеход поклажу. Вспомогательный отряд в составе Рэссела и Мооди повернул обратно на станцию. Инисс-Тейлор, Блэк, Пейн и Роше, в сопровождении вездехода, проследовали вперед, чтобы закончить порученную им работу. В 82 милях к югу пурга заставила их расположиться лагерем в ожидании прояснения погоды.

Вечерняя радиограмма Дакуна содержала интересное сообщение. Темный предмет, выделявшийся на снегу, привлек внимание путешественников. При ближайшем рассмотрении оказалось, что это остов нарты, брошенной на пути одним из отрядов первой экспедиции более четырех лет назад.

## III

Состояние Раусона все ухудшалось, и 9 марта в Маленькой Америке, впервые со времени ее возникновения, был пущен в ход хирургический нож.

Операция была выполнена доктором Потака в 9 часов 20 минут вечера. Несколько подушек, взятых из кузова вездехода и разложенных на полу, служили операционным столом. Стерретт, по профессии фельдшер, дал Раусону наркоз и сделал первый надрез. Затем Потака произвел операцию над миндалевидными железами.

На печке журчал котелок с кипящей водой, в трубе завывал ветер, а снаружи несколько собак, сорвавшихся с цепи, с адским, непередаваемым шумом носилось мимо «операционной».

Раусон находился под наркозом в течение 20 минут. Придя в себя, он почувствовал сильную тошноту и слабость, но доктор Потака заверил меня, что состояние больного не внушает никаких опасений.

Утром жителей Маленькой Америки разбудили бодрые звуки автомобильного гудка — отряд Джуна вернулся домой. Твердые глыбы замаранного маслом льда облепили гусеничную цепь вездехода, и вся машина была густо засыпана снегом. Участники находились в весьма приподнятом состоянии духа. За 16 часов они покрыли с тремя остановками путь в 120 миль — новый суточный рекорд наземного передвижения в Антарктике и первый успешный опыт работы механизированного транспорта.

Впрочем, ликующее настроение водителей объяснялось еще и другим, своеобразным достижением: в 6 часов вечера они выпросили ужин у Пейна и Блэка, расположившихся на 95-й миле; в 10 часов вечера они вымолили тарелку супа у Иннес-Тейлора и Ронне на 90-й миле, а на 50-мильном складе выклянчили завтрак у Рэссела и Мооди.

— Лишь бы было достаточно санных партий, — воскликнул Скиннер, — и нам, шоферам, обеспечен готовый, обильный стол!

Пурга, застигшая путешественников на 82-й миле, задержала на месте обе партии в течение двух дней, но 9-го наступило затишье, и участники похода снова двинулись на юг. Вскоре вездеходному отряду надоело «передвигаться со скоростью черепах» (то есть собак), они гордо обогнали своих медлительных транспортных коллег и дошли до склада на 100-й миле, где Джун уложил продовольственные грузы. В 8 часов вечера вездеход повернул обратно в Маленькую Америку.

По словам Джуна, машина прекрасно работала на сравнительно ровной поверхности барьера, но в области трещин, там, где более легкие собачьи упряжки безаварийно преодолевали тонкие снежные мосты, вездеход несколько раз проваливался.

— При этом испытываешь своеобразное чувство, аналогичное тому, которое бывает в полете, когда попадаешь в воздушную яму, — рассказывал Джун. — Спокойно едешь вперед, полагая, что поверхность столь же надежна, как бостонское шоссе, и вдруг, совершенно неожиданно, с грохотом, напоминающим снежный обвал, задний конец машины проваливается в бездну.

Наш транспортный эксперт считал, что, если отклониться на восток и следовать по высокой гряде, вездеходы, даже при полной нагрузке, смогут обойти долину трещин. Он был менее уверен в клетраке, весившем вдвое больше снегоедов. Впрочем, на этот риск мы должны были пойти.

Судьба передовой базы зависела от успешного южного рейса клетрака, на которого мы предполагали нагрузить 50 процентов запасов, предназначавшихся для базы, то есть количество, равное общей сумме поклажи, распределенной между тремя ситроенами. Неудача клетрака означала бы невозможность устройства метеорологической станции.

Чтобы облегчить работу вездеходов, я решил использовать самолеты «Пилгрим» и «Фоккер» в качестве вспомогательных грузовых единиц, предполагая направить их с легкой поклажей до склада на 100-й миле.

11 марта Рэссел и Мооди вернулись на станцию, а партия Иннес-Тейлора собиралась покинуть 100-мильный склад.

Боулин совершил короткий полет над барьером, чтобы выяснить, может ли он с воздуха следовать по колее, проложенной наземными партиями. Флажки, воткнутые каюрами, были едва видны, зато след вездехода резко выделялся на снегу.

После двух дней ненастья ветер, наконец, утих, и из-за туч выглянуло солнце. Спеша воспользоваться краткой передышкой, мы выгребли из-под снежного покрова «Фоккер» и «Пилгрим» в надежде, что они смогут совершить хотя бы два полета до склада на 100-й миле.

Пурга оставила свой отпечаток на наших стальных птицах. Большая снежная глыба вклинилась в кожухи моторов, и слой льда покрывал крылья и фюзеляж. Снег вокруг мотора был счищен, а горячее дыхание паяльной лампы быстро уничтожило лед, скопившийся на лопастях пропеллеров, затем механики разогрели моторы и наполнили бензином баки.

Наш «аэродром» лежал в плоской впадине к северу от станции. Ветры последних дней избороздили поле твердыми острыми застругами.

Первым должен был полететь Шлоссбах на «Фоккере». Прежде чем нагрузить самолет, он решил испытать машину в воздухе. В награду за помощь, оказанную при выгребании машины, летчик взял с собой Цуна, Дэстина и Ионга. Это был их первый полет.

Самолет очень быстро поднялся с земли — я бы даже сказал, слишком быстро. Подброшенный твердым выступом льда, он как бы подскочил в воздух, прежде чем Шлоссбаху удалось развить достаточную скорость на земле. Поверхность, как я уже говорил, была неровная, обледенелая и изрезанная застругами.

Как только самолет оказался в воздухе, стало очевидно, что с ним творится что-то неладное. Радиобашни уже остались

позади, а Шлоссбаху никак не удавалось набрать высоту. Нос «Фоккера» поник, затем самолет стал колыхаться то вверх, то вниз, Шлоссбах пошел на посадку длинным планирующим полетом, пытаясь, повидимому, сесть на ровной поверхности снега.

Его усилия спасти самолет происходили на виду у всей станции, и мы, затаив дыхание, с величайшим волнением следили за каждым его движением.

В Маленькую Америку въехал вездеход.

— Поскорей нагрузитесь дымовыми бомбами! — крикнул я водителю. — Шлоссбах сейчас упадет.

Приблизительно в 500 метрах к востоку от лагеря «Фоккер» врезался в сугроб, поднимая вокруг себя огромное облако снега. Правая лыжа с силой ударилась о землю, самолет несколько раз приподнялся, словно собираясь перевернуться, затем упал на нос, пробежал метров тридцать и остановился. Правое крыло почти совсем оторвалось, а левое вертикально поднялось к небу.

В это мгновение все жители Маленькой Америки на собаках, вездеходе и пешком бросились к месту аварии.

Когда мы прибыли туда, летчик и три пассажира, целые и невредимые, выползли из самолета. Все они лишь слегка пострадали от полученного сотрясения. Цун, бледный и огорошенный, что-то бормотал о паре носков — повидимому, бессознательное проявление присущей ему бережливости. В Маленькой Америке мы определяли состояние человека по количеству чистых носков в его ящике.

«Фоккер» совершенно выбыл из строя. Левая лыжа и стойка отломились, правое крыло было расщеплено от верха до середины, лонжероны согнулись, а стабилизатор и элероны разлетелись вдребезги. От самолета остались лишь мотор, пропеллер и приборы.

Это была тяжелая потеря, но мы утешались тем, что никто не пострадал и никто не был виноват в аварии. Авиационная группа возобновила работу, словно ничего не случилось. Час спустя Боулин и Бэлей совершили краткий пробный полет на «Пилгриме» и до захода солнца завершили два воздушных путешествия якобы до стомильного склада с общим грузом в 950 кило из запасов материковой базы. На следующий день им удалось выполнить третий полет с грузом в 550 кило, но только они успели вернуться на станцию, как видимость упала до нуля и низкие свинцовые тучи затянули небосвод.

Эти три полета Боулина вызвали у зимовщиков большое веселье. Мне показалась подозрительной скорость, с которой полеты были совершены, и я осведомился у Боулина, убежден ли он, что снизился именно на стомильном складе.

— По правде говоря, — ответил он, — это были самые «короткие» сто миль, которые я когда-либо летал, но след упряжек кончился, и я пошел на посадку.

Тут выяснилось, что Боулин ошибочно сел у склада на 50-й миле. За складом маршрут упряжек отклонялся на 5 миль к востоку, о чем он не был поставлен в известность. Ему сказали, что он должен приземлиться у четвертого пирамидального знака, высотой в 3 метра, сложенного участниками партии из снежных глыб и обозначавшего каждый 25-мильный склад. С лукавой улыбкой Джун заметил, что путешественники воздвигали подобные же знаки, чтобы отметить стоянки, где они располагались на завтрак.

Боулин энергично выругался.

— Теперь все ясно, — сказал он. — Путь был усеян этими монументами, точно изгородью. Изволите видеть — знаки, чтобы отметить место завтраков! Каюры, повидимому, стронли памятник каждый раз, когда они останавливались, чтобы заморить червячка!

## IV

Впрочем, главное событие «шумного, бурного месяца» еще было впереди, и, когда оно наступило, все остальные происшествия стушевались и отошли на задний план.

14 марта после обеда я сидел за работой в своем домике. В дверь постучались, и в комнату вошел Стерретт. Выражение его лица было встревоженное. Он сообщил мне, что Пелтер болен. Оказывается, он уже в течение нескольких дней не покидал своей койки в норвежском доме (одна из построек первой экспедиции, примыкавшая к старому зданию столовой), в котором он жил вместе с Блэкберном. Пелтер не хотел поднимать шума, считая, что у него просто «болит живот», кроме того он не особенно доверял врачам. Случайно узнав от Блэкберна о состоянии больного, Стерретт зашел его проведать и, поговорив с ним, тотчас же направился ко мне.

— Что с ним, как вы думаете? — спросил я.

— Не уверен, — ответил Стерретт, — но боюсь, что у него аппендицит. Во всяком случае, надо посоветоваться с доктором Потака.

Мы направились к доктору, и тот немедленно осмотрел Пелтера. Диагноз Стерретта был правилен.

— Скверный случай аппендицита, — сказал доктор Потака, — который потребует операции, но, возможно, не сейчас.

Однако около 11 часов вечера у Пелтера был новый приступ, и доктор решил немедленно оперировать. Опираясь на Стерретта, бледный, слабый Пелтер пришел в более чистый и более комфортабельный домик радистов. Уолтер Левисон уступил больному свою койку.

С момента своего прибытия в Маленькую Америку, две недели тому назад, доктор Потака был занят превращением прежней библиотеки в управленческом здании в врачебный кабинет и не имел еще времени распаковать свое имущество. Часть медицинского снаряжения поконилась под двумя метрами снега, а ящики с хирургическими инструментами стояли в передней управленческого здания, и на них возвышалась груда всевозможных предметов. Доктор Потака попытался их извлечь, как вдруг его фонарь потух. Он схватил находившийся по соседству бидон с бензином и стал наливать горючее. Пламя, повидимому, еще тлело, потому что из фонаря вырвался клуб дыма, бензин воспламенился злополучному доктору прямо в лицо, и тот, растерявшись, выронил фонарь. В мгновение ока узкая передняя заполнилась удушливым дымом, и языки пламени, подкравшись к ящикам, зажгли их, в том числе и корзину с хирургическими инструментами.

Тинглоф и фон-дер-Вал, услышавшие крик доктора, поспешили к двери. В одном лишь нижнем белье (большинство зимовщиков в здании либо уже легли, либо раздевались) они ворвались в переднюю и, удерживая дыхание, чтобы не задохнуться в чаду, вскарабкались по лесенке, ведущей наверх. Тинглоф побежал за огнетушителями, а фон-дер-Вал направился в кухню раздобыть газовую маску. Остальные жители здания оказались отрезанными от внешнего мира. Снег и лед забили окна в потолке, и их нельзя было открыть снизу. Дым стал заполнять длинную комнату. Демас захлопнул дверь, ведущую в переднюю, чтобы прекратить доступ воздуха.

Я вышел из своего домика и направился к месту операции, когда мимо меня пронесся Тинглоф, бежавший со всех ног.

«Господи, помилуй, — подумал я, — что еще произошло?»

Дым, выбивавшийся из окна управленческого здания, послужил ответом на мой вопрос.

Пожар и заболевание аппендицитом, пожалуй, самые неприятные явления, которые могут произойти в Антарктике, но когда они случаются одновременно и когда огонь грозит уничтожить единственные имеющиеся у вас инструменты, чтобы оперировать страдальца, готовящегося лечь на стол, — тогда, я думаю, ситуация не требует комментариев.

Благодаря дружным усилиям жителей управленческого здания катастрофы удалось избежать. Тинглоф и фондер-Вал открыли сверху окно и сбросили в комнату огнетушители. Пламя было быстро ликвидировано без особых потерь.

Но к этому времени у несчастного доктора голова шла кругом. Куда-то запропастился стерильный шелк для наложения швов, и, чтобы его найти, пришлось в спешке вскрыть бесчисленное количество ящиков, которые зимовщики вытаскивали из дымящейся передней.

Затем возник ряд вопросов: «Где найти операционный стол?» Кто-то вспомнил, что Тинглоф сколачивал стол во «Дворце науки». На место верхней доски, которая еще отсутствовала, можно было положить носилки.

«А где же носилки? Позовите Корея, он единственный человек, который знает, где они находятся». Корей действительно знал — на медицинском складе, под двумя метрами снега. Носилки были поспешно выкопаны и подвешены над плитой для оттаивания.

«Как осветить комнату?» Невозмутимый, как всегда, Дэер принес тысячеваттную лампу, служившую для стабилизации электрической нагрузки станции, и натянул провод через потолок над операционным столом.

«А что если генераторы зашалят в середине операции? Как быть тогда со светом?» Бэлей вызвался следить за работой электростанции и на случай аварии одновременно пустить три генератора.

«А что сделать, чтобы комната не остыла? Нельзя же топить углем в атмосфере, насыщенной эфиром? На улице 30° мороза». Тотчас же были закупорены все щели и вентиляторы и затоплена печка, пока температура не достигла 25° тепла, затем зола и пепел были вынесены наружу. А чтобы сохранить в комнате тепло, Кокс и Тинглоф подвесили дверь в простенке, разделяющем здание.

Все эти приготовления, происходившие на глазах у Пелтера, отнюдь не способствовали улучшению его морального состояния.

Наконец, в пять минут первого больному дали наркоз. Я долго буду помнить эту сцену: узкая комната с грубыми койками, забитые снегом окна в потолке, в которые смутно виднелось слабое сияние зари, Потака, Стерретт и Перкинс, неузнаваемые в стерильных белых шапках, перчатках и халатах, сверкающие орудия пытки — скальпели, щипцы, ретракторы и ножницы, ампулы с шелком и всевозможные тазики на столике, обычно служившем подставкой для микрофона.

По сигналу доктора Стерретт стал наливать эфир в покрытый марлей конус. Пелтер считал: «один, два, три» сперва без запинки, потом все медленнее: «двадцать четыре... двадцать пять...» На «двадцать семь» ответа не последовало. Пелтер заметался и отчетливо прошептал:

— Не думайте, доктор, что я не в состоянии считать. Я вам скажу, когда не смогу...

Тут он потерял сознание, и операция началась. Стерретт продолжал наливать эфир; пальцем другой руки он слегка нажимал сонную артерию, чтобы регистрировать пульс, одновременно следя за рефлексом глаз, за дыханием больного и цветом крови. Перкинс передавал доктору Потака требующиеся ему инструменты, а сам доктор, коренастый, смуглый и динамичный, быстро и уверенно оперировал. В маленькой комнате было невероятно тесно: доктор стоял спиной к печке и однажды, быстро обернувшись, чуть было не упал на нее.

Операция тянулась; казалось, она будет длиться вечно, потому что Потака приходилось самому выполнять почти всю работу, которая в менее примитивных условиях, обычно, поручается квалифицированным ассистентам. К концу мы все устали, главным образом от первого напряжения и продрогли — температура в комнате постепенно упала. Затем снова развели в печи огонь, и Пелтера, все еще в бесчувственном состоянии, осторожно уложили на койку.

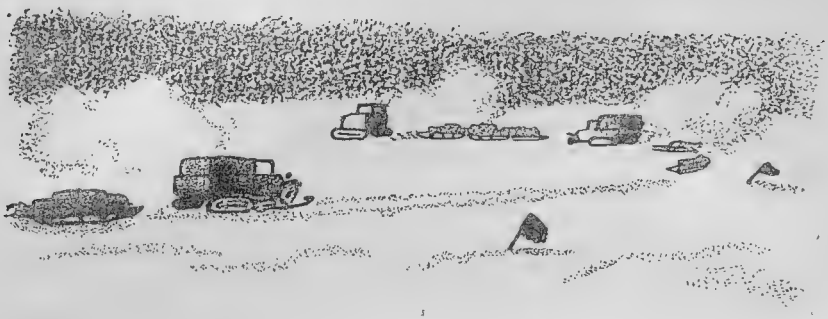
## IV

Пока в Маленькой Америке происходили столь драматические события, санная партия успешно продвигалась на юг, 15 марта достигла 80°56′ южной широты и, уложив последние пайки с продовольствием на 150-мильном складе, направилась в обратный путь.

Наши больные медленно поправлялись. Раусон чувствовал себя несколько лучше, а Пелтер, хотя и был очень слаб, но, по мнению доктора, перенес операцию хорошо. Удаленный

отросток слепой кишки достигал 7 дюймов длины и был сильно воспален.

Глядя на наших больных, я каждый раз вспоминал с благодарностью экипаж «Дисковери II» и «Бэра», мужественно боровшийся с ледовой стихией южных полярных морей, чтобы доставить врача в Маленькую Америку. Страшно было подумать о тех трагических последствиях, которые ждали нас, если бы ледовое плавание окончилось неудачей.



*Глава IX*

## ОСЕННИЕ ПОХОДЫ

### I

В понедельник, 16 марта, караван вездеходов, руководимый Джуном и Демасом, покинул Маленькую Америку. Этот поход вписывал новую страницу в историю полярных путешествий — на смену северной лайки, дотоле нераздельного властелина наземных переходов, пришел механизированный транспорт. Команда состояла из 4 водителей — Демаса, Хилла, Дэстина и Скиннера, 2 радистов — Петерсена и Уэйта, а также Сейпла и Тинглофа — строителей материковой базы. Переносный съемный домик, предназначавшийся для базы, весил около 2 тонн, остальные грузы состояли из походных пайков и снаряжения, машинного масла и инструментов, одежды участников и запасов материковой базы.

Перед выходом партии я созвал команду и в виде напутствия повторил им (в тысячу первый раз!) правила пути. Я рассказал им, как лучше обращаться со спальными мешками и теплой одеждой, что делать при отмораживании щек и носа, посоветовал им обращать главное внимание на ноги, так как они чрезвычайно чувствительны к холоду, всегда придерживаться маршрута, а если бы случилось сбиться с пути, не пугаться и при малейшем сомнении в правильности курса оставаться на месте, чтобы облегчить остальным поиски в однообразной ледовой пустыне.

Все возможные меры предосторожности были приняты для безопасности участников. На каждом вездеходе или на буксируемых им санях находилось два месячных пайка на человека, спальные мешки, палатка, печка, горючее и другие основные предметы походного снаряжения. Таким образом, каждый вездеход представлял собой самостоятельную транспортную единицу, снабженную всем необходимым для существования его пассажиров.

Машины выстроились гуськом в центре станции; у каждой на буксире были 3 до верха нагруженные нарты, а у клетрака — 4. Перед выходом оказалось, что ручной насос обледенел и неисправен; к небесам вознесся вопль — это водители взывали к механику Бойду, находившемуся на радиобашне, где он укреплял платформу для ветряного двигателя. Даже на высоте 20 метров над землей бедняге не было покоя — накануне ему пришлось бросить работу и спуститься на зов доктора, чтобы сделать впрыскивание физиологического раствора соли Пелтеру. Всегда услужливый Бойд и на этот раз покорно слез со своей вышки и быстро исправил насос.

В темноте, прорезаемой светящимися фарами машин, процессия направилась к рукаву Амундсена, около полуночи поднялась на барьер, а на следующее утро благополучно достигла склада на 25-й миле. Впрочем, главное испытание еще ждало партию впереди, в «Долине Трещин».

## II

Чтобы оценить значение этого похода, уместно будет сказать несколько слов о задачах и целях передовой метеорологической базы.

Полярная метеорология издавна возбуждала во мне живейший интерес, и эта область науки занимала ведущее место в программе работ моих обеих антарктических экспедиций. Метеорологическому отделу, оба раза возглавлявшемуся Биллом Хейнесом, удалось собрать чрезвычайно обширный материал, и надо надеяться, что после обработки сводных данных обеих экспедиций — труд, который займет несколько лет, — антарктическая метеорология, область ныне еще темная и весьма гипотетичная, будет в значительной мере освещена.

С каждым годом становится все более очевидным, что большие полярные ледниковые щиты играют очень важную, может быть, доминирующую роль в осуществлении основной

циркуляции атмосферы, от каковой циркуляции зависит климат земли и, следовательно, вся деятельность человека. Интересно отметить, что в XIX столетии, когда сверкающая громада Антарктики едва лишь показалась над горизонтом, ученые обращали внимание преимущественно на тропики, где искали важнейших метеорологических процессов, определяющих общую циркуляцию атмосферы. Но затем, по мере увеличения размаха полярных исследований, внимание постепенно переместилось в сторону полюса, и была выдвинута теория, по которой ключ к циркуляции атмосферы в южном полушарии, а следовательно и явлениям погоды, может быть найден на высоком Антарктическом плато, и что шестая часть света — один из больших «центров действия» мировой метеорологии.

Таким образом, изучение климата Антарктики представляет собой интерес не только для одних исследователей. Не страсть к мученичеству побуждает метеоролога в леденящую стужу следить, не отрываясь, за подъемом освещенного свечкой шаропилота, уносящегося в тьму полярной ночи. Он жаждет данных — данных, которые позволят нам составить более ясное представление о таинственных процессах, порождающих «волны холода» и «полярные фронты», оказывающих столь глубокое влияние на погоду в более низких широтах. Сумма этих данных со временем позволит метеорологам предсказывать за долгое время вперед общий характер погоды.

Однако до сих пор сведения, которыми мы располагали о погоде в Антарктике, были собраны исключительно на прибрежных станциях и на судах, исследовавших прибрежные воды. Необъятные внутренние области материка в метеорологическом отношении представляли сплошное «белое пятно», хотя именно там, за пределами влияния моря, должен находиться центр холода на поверхности земного шара и условия там должны быть типично континентальными.

Исходя из этих соображений, пришли к мысли об организации передовой метеорологической базы, и я твердо решил, что если мне удастся вернуться в Антарктику, я приложу все усилия к тому, чтобы устроить в глубине материка хорошо оборудованную метеорологическую станцию для работы в ней в течение полярной ночи. Домик, предназначавшийся для базы, был построен еще в Бостоне, а необходимое метеорологическое оборудование мы получили в долг от Бюро погоды Соединенных Штатов.

По первоначальному плану мы предполагали немедленно по прибытии в Маленькую Америку приступить к сооружению станции и устроить ее если не на самом полярном плато, то, по крайней мере, у подножья горной цепи Королевы Мод, в 400 милях к югу от Маленькой Америки. Работы на станции должны были вестись в течение всей зимы, и штат ее был определен в 3 человека.

Но в связи с исключительно тяжелыми условиями разгрузки кораблей и восстановления Маленькой Америки этот план оказался неосуществимым. Наш механизированный транспорт был занят перевозкой грузов, и когда вездеходы вышли, наконец, в путь, зима была уже настолько близка, что невозможно было предугадать, как далеко им удастся пройти: будет ли это 50 миль или 200. Местоположение базы всецело зависело от успешного продвижения этих неиспытанных в Антарктике машин. Кроме того, в то короткое время, которое оставалось до наступления полярной ночи, было физически невозможно перевезти достаточно продовольствия для прокормления 3 человек в течение 7 месяцев. Поэтому персонал базы волей-неволей приходилось уменьшить до двух или даже до одного человека.

Так своенравная Антарктика перекраивает самые тщательные планы, составленные человеком.

## III

17 марта было днем достижений и неудач. Не останавливаясь в пути, вездеходная колонна после тяжелого суточного перехода достигла склада на 50-й миле. Партия Иннес-Тейлора, возвращавшаяся с 80°56′ южной широты, расположилась лагерем у склада на 125-й миле при морозе в 45°, а самолет «Пилгрим» во время обратного полета с 100-й мили вынужден был приземлиться в тумане и в течение двух суток пропадал где-то на барьере. Полет преследовал двойную цель: найти для вездеходов путь вокруг «Долины Трещин» и доставить на 100-ю милю 20 килограммов свежего тюленьего мяса для собак южной партии, очень ослабевших на одном пеммикане.

В кристально-чистом воздухе, при неограниченной видимости и морозе в 35°, Боулин с Бэлеем в качестве радиста вылетели в 11 часов 32 минуты утра. Найдя на этот раз 100-мильный склад, они приземлились и, уложив свой груз у подножья снежного знака, стартовали двадцать минут спустя

в обратный путь. Самолет летел на небольшой высоте, придерживаясь следа собачьих упряжек. Вскоре Бэлей сообщил: «Туманно, горизонт не виден». Предательская дымка окутала Маленькую Америку. Трудно вообразить ту быстроту, с которой нарастает туман; кажется, будто он поднимается с барьера в виде испарений. Буквально на глазах линия горизонта стирается, небо исчезает, и расстояния, глубины и соотношения предметов искажаются до неузнаваемости.

В Маленькой Америке Дэер установил связь с Нью-Йорком и Буэнос-Айресом для обычного еженедельного радиовещания и вместе с тем продолжал переговариваться с самолетом, доставляя, таким образом, радистам этих далеких станций совершенно новые ощущения: незримо присутствовать при борьбе самолета с туманом таинственной, покрытой льдом Антарктики.

В 2 часа дня «Пилгрим» описал круг над вездеходами, и Боулин сбросил Джуну записку, в которой сообщал о лучшей дороге, найденной самолетом вокруг «Долины Трещин». Затем, без всякого предупреждения, пришла тревожная весть: «2 часа 25 минут. Летим очень низко. Садимся на барьер. Как погода? Приземл...»

Молчание. Неужели опять авария? Или Бэлей прервал контакт, чтобы втянуть антенну? Последовали мучительные минуты ожидания, пока Дэер пытался возобновить связь. Наконец, мы услышали желанный звук передатчика самолета. Летчики благополучно приземлились на поверхности барьера вблизи области разбитого льда. К сожалению, они не могли сообщить своего местоположения. Потеряв в густой мгле след упряжек, Боулин пошел на посадку, прежде чем видимость не дошла до нуля. Он предполагал, что они находятся к западу от колен упряжек.

Боулин поступил весьма разумно. В Маленькой Америке завеса тумана становилась все более непроницаемой. Даже чайки, по наблюдениям Хейнеса, не решались летать и бродили по земле. Если бы самолет находился еще несколько минут в воздухе, авария была бы неминуема, тем более что на «Пилгриме» почти не оставалось горючего.

Бэлей ограничивался весьма краткими сообщениями, чтобы сохранить истощившиеся батареи. Я посоветовал летчикам вооружиться терпением и после прекращения радиосвязи ждать на месте не менее трех дней, а затем уже двинуться в путь пешком. Тем временем мы приняли бы все меры к их розыску.

Пока пленники оставались при самолете, я мог не опасаться за их участь, ибо на «Пилгриме» был полный комплект аварийного снаряжения и месячный запас продовольствия.

Так как к вечеру туман слегка рассеялся, я попросил Мэк-Кормика приготовить автожир к полету. Едва он успел разогреть мотор, как свинцовая завеса снова опустилась над станцией, прорезаемая лишь слабым мерцанием ледяных кристаллов, этих чудесных снежных цветов Антарктики, мгновенно распустившихся на радиомачтах и антеннах.

На следующий день разбушевавшаяся метель явилась помехой для каких бы то ни было спасательных операций. Все же примус все время стоял под мотором автожира. От Боулина ни звука — батареи, повидимому, истощились, и радиосвязь с самолетом прекратилась.

Тем временем мы выработали план действий. Я поручил Поултеру с двумя собачьими упряжками тщательно обследовать область к востоку и югу от рукава Амундсена на протяжении десяти миль. Зная местонахождение вездеходов, над которыми самолет находился за 25 минут до приземления, и скорость полета, мы высчитали, что летчики находятся милях в пятнадцати к югу от Маленькой Америки.

19 марта наступило ветреное, но солнечное. Ночной дежурный разбудил на рассвете участников спасательной партии, состоявшей из 6 человек, и в 6 часов утра они на 2 нартах покинули Маленькую Америку, взяв с собой 200 литров горючего для «Пилгрима». Часа два спустя мы с Мэк-Кормиком вылетели на автожире.

Когда машина поднялась над грядой барьера, ее стал немилосердно трепать штормовой ветер. За рукавом Амундсена начались поиски. Мэк-Кормик обозревал местность по левую сторону от автожира, а я по правую. Вдруг Мэк-Кормик обратил мое внимание на едва заметную точку, смутно черневшую далеко на востоке. По мере нашего приближения точка постепенно превратилась в «Пилгрима». Справедливости ради должен сказать, что заслуга обнаружения наших товарищей принадлежит всецело Мэк-Кормику; я бы их не разглядел.

В течение получаса автожир боролся с ветром, который, казалось, пытался нас отбросить назад, прежде чем мы достигнем самолета. Вблизи «Пилгрима» зияла трещина, шириной метров в тридцать, а за ней возвышались развороченные, бесформенные ледяные глыбы области сильного

давления. Боулину поистине повезло: снижаясь в тумане, он мог очень легко либо угодить в трещину, либо напороться на торчащую ледяную глыбу.

Автожир приземлился рядом с самолетом. Бэлей и Боулин безмятежно спали в палатке; в шуме и завывании ветра они нас не услышали. Протирая заспанные глаза, Боулин тепло меня приветствовал. Затем смущенная улыбка пробежала по его лицу.

— Вы прилетели? — спросил он.

— Да.

— Но, надеюсь, не... пощадите меня — не на автожире?

Выхода не было. Пришлось признаться.

Бэлей расхохотался, а Боулин застонал.

— Почему вы не дали нам здесь мирно, с честью умереть? — возмущенно воскликнул он.

Мэк-Кормик, чрезвычайно способный пилот, но совсем еще юноша, лелеял автожир, как зеницу ока, а Боулин хоть и нежно любил своего младшего товарища, но, как старый опытный морской летчик, питал глубокое, нескрываемое презрение к этому современному летательному аппарату. Он называл автожир, в числе других столь же непочтительных кличек, «эта измахавшаяся вертушка» и приводил Мэк-Кормика в отчаяние своими, якобы, невинными расспросами о причине необычайной летной суетливости автожира.

— Как вы думаете, — пытал он Мэк-Кормика, — старается ли автожир почесать себе спину или стремится удушить себя в воздухе?

Надо сказать, что сотрудники авиационного отдела были бессильны объяснить, каким образом автожир вообще летает, ибо они доказали, на основании всех существующих законов аэродинамики, что с полным грузом горючего и аварийного снаряжения радиус действия аппарата составляет м и н у с 25 миль!

Сообщив Боулину, что собачьи упряжки везут ему горючее, мы вылетели в обратный путь. При попутном ветре автожир в 6 минут доставил нас к рукаву Амундсена. Обнаружив на снегу, приблизительно в 10 милях к югу от Маленькой Америки, наземную спасательную партию, мы приземлились, а затем Мэк-Кормик поднялся с Поултером и Блэкберном до высоты в 1000 метров, чтобы показать им местоположение самолета.

При вторичной посадке в работе мотора появились перебои. Осмотр показал, что один из поршневых пальцев сломался.

До получения из Маленькой Америки запасных частей автожир был парализован. Арифметически состояние нашего воздушного транспорта рисовалось в следующем виде: из четырех привезенных нами летательных аппаратов один потерпел аварию, а два застряли вдали от базы, итого в Маленькой Америке оставался один самолет. Математика, как известно, наука точная, но, увы, точность эта не всегда приятна!

Я отправил трех участников спасательной партии на одной упряжке довезти горючее «Пилгриму», а сам на второй нарте поспешил в Маленькую Америку, чтобы выслать необходимые Мэк-Кормику запасные части.

На следующий вечер оба самолета — «спасаемый» и «спасающий» — прилетели в Маленькую Америку, и происшествие закончилось ко всеобщему удовлетворению.

## IV

Я с величайшим волнением следил за продвижением вездеходов. 18 марта в ослепляющую пургу Джун и Скиннер отделились от остальной партии и на одном ситроене двинулись вперед, чтобы испробовать проход вокруг «Долины Трещин», указанный им Боулином. На этом пути, приблизительно в 18 милях к юго-востоку от склада на 50-й миле, вездеход попал в глубокую, но узкую трещину. Правая гусеница провалилась, и машина накренилась под углом в 45°.

Не имея с собой радиоустановки, Джун не мог сообщить партии о случившейся аварии. Прождав сутки на складе на 50-й миле, Демас двинулся в путь с остальными тремя машинами. Видимость была отвратительная, пурга превратилась в беснующийся снежный шторм, флаги, которыми Джун обозначил дорогу, занесло снегом, и водители, чтобы не потерять из виду след ситроена, по которому они ориентировались, вынуждены были ехать, высунув голову из боковых окон. Езда была особенно мучительной из-за частых остановок, вызванных замерзанием бензинопроводов и обледенением карбюраторов. Наконец, около полуночи партия соединилась с Джуном и Скиннером, которые к этому времени героическими усилиями засыпали снегом трещину и вытащили из нее вездеход.

Измученные и продрогшие путешественники расположились лагерем и переночевали на месте, убаюкиваемые жужжанием мотора клетрака, который Демас боялся выключить.

Санный путь

Караван вездеходов

Утром решилась судьба нашего снежного дредноута. Как только Демас дал полный газ, мотор остановился, и хотя мотористы два часа подряд разогревали мотор паяльными лампами, а затем пытались взять клетрак на буксир двумя ситроенами, машина не сдвинулась с места. Радиограмма известила меня об аварии. Предстоял длительный ремонт.

Это явилось для нас тяжелым ударом. Авария клетрака лишила партию половины ее грузоподъемности.

Я просил Джуна перераспределить груз и последовать с тремя ситроенами до склада на 100-й миле, а затем вернуться за оставшейся поклажей. Я потерял всякую надежду, что удастся устроить станцию южнее ста миль от Маленькой Америки.

Оставив Демаса и Хилла произвести осмотр клетрака, остальные участники во главе с Джуном отправились на юго-запад и после тяжелых мытарств, два дня спустя, добрались до склада на 100-й миле. Вскоре после них туда же пришла с юга санная партия Иннес-Тейлора, задержавшаяся в пути из-за убийственной погоды.

22 марта температура воздуха упала до —45°. Приблизительно в 100 метрах от снежного знака, указывавшего местоположение склада, Сейпл и Тинглоф начали строительство метеорологической станции. В это же утро я вылетел из Маленькой Америки, чтобы руководить устройством своей зимней резиденции.

## IV

Как я уже ранее указывал, мы не могли завезти на передовую базу достаточное количество продовольствия для существования трех человек. Поэтому персонал базы должен был состоять из одного или двух человек. Руководствуясь собственным опытом, зная специфические условия жизни в полярных областях и воздействие их на психику человека, я после долгих размышлений пришел к заключению, что оставить на станции двух зимовщиков было бы в высшей степени неразумно. Ведь не надо забывать, что этот метеорологический форпост находился в глубине ледяного барьера Росса и жителям его предстояло полное одиночество в течение не менее семи месяцев, причем четыре из них они провели бы в абсолютной тьме при самых неблагоприятных условиях, какие только можно себе представить на земном шаре. Жизнь на станции во многих отношениях напоминала

бы жизнь на темной, мертвой, замерзшей планете, и в течение долгих недель станция была бы столь же недосягаема, как и далекая планета.

И вот в этом ледяном погребе на краю света, в гнетущую полярную ночь, при тусклом свете фонарика, в тесноте и неудобстве ютятся два человека. Каково бы ни было их настроение, их душевное состояние, они вечно на виду друг у друга, ибо уйти им некуда. Каждый лишний шаг, каждый жест, каждое невзначай брошенное слово одного может вызвать бесконечное раздражение второго, потому что всякая мелочь приобретает чудовищное значение. Какие нервы могут выдержать такое постоянное напряжение? Можно ли при таких условиях предугадать реакции своего лучшего друга или быть совершенно уверенным в собственном состоянии и восприятии?

Разумеется, не исключена возможность, что два человека при таком сожительстве достигнут полной душевной гармонии. Нет ничего невозможного на свете, в особенности когда речь идет о человеческой психике. Но все же я лично предпочитал полное одиночество опасности возненавидеть своего товарища или стать ненавистным ему. Помимо этих соображений, не имело смысла оставлять двух человек в течение семи месяцев без медицинской помощи.

Решение отправиться на базу не стоило мне никакого труда. Откровенно говоря, меня в одинаковой степени привлекала новизна переживаний, как и интересовали метеорологические работы, для которых база предназначалась. Поэтому я никак не мог сказать, что приношу себя в жертву науке. Подобная мысль даже не приходила мне в голову.

Маленькую Америку я покидал со спокойной душой. Никаких опасных начинаний не предполагалось осуществить в полярную ночь, и я вполне доверял своим товарищам. Кроме того, я рассчитывал на радиосвязь.

Перед самым отъездом я издал следующий приказ:

«На время отсутствия начальника профессор Поултер назначается его заместителем; Уиллиам Хейнес — вторым заместителем; Харольд Джун — начальником личного состава и Джордж Новилл — руководителем работ.

Основные пожелания начальника сводятся к следующему:

1) Старательно вести научную работу и подготовиться к весенней и летней кампаниям.

2) Строго соблюдать правила безопасности в отношении пожаров, выходов в пургу и в зону трещин во время полярной ночи.

3) Руководящему персоналу твердо помнить, что все члены зимовочной партии пользуются одинаковыми правами.

4) Более подробные указания даны заместителю начальника.

Дисциплина должна поддерживаться, но вместе с тем надо избегать излишних ограничений свободы. В помощь заместителю начальника создается Совет, состоящий преимущественно из заведующих отделами и участников первой экспедиции. Заместитель начальника вправе карать зимовщика, не соблюдающего правил станции. Он может по желанию предать виновного суду Совета.

В обязанности Совета входит разработка планов по поручению заместителя начальника. С другой стороны, Совет правомочен большинством в две трети голосов аннулировать любой приказ руководителей, если по мнению Совета он несправедлив или неправилен. В таких случаях решающим критерием должно быть общее благополучие экспедиции.

Заместитель начальника и начальник личного состава могут созывать в любое время совещания зимовщиков.

Мы живем, так сказать, на положении первобытной общины, а потому даже самая черная работа становится для нас чрезвычайно важной. Я надеюсь, что сотрудники станции всегда будут помнить это. У нас нет классовых разделений, как в мире цивилизации. Положение человека на родине не имеет никакого значения в Маленькой Америке, и судить о нем будут не по должности, которую он занимает, а по качеству работы...

Начальник желает всем своим товарищам так же хорошо провести полярную ночь, как он ее провел в Маленькой Америке в свою первую экспедицию.

*Ричард Эвелин Бэрд»*

## VI

Приведя в порядок свои дела и отдав последние распоряжения, я сердечно простился со своими товарищами.

Снаружи у «Пилгрима» меня с нетерпением ожидали Боулин и Бэлей.

Хотя механики только что налили горячее масло в мотор, оно быстро остывало. Клубы черного дыма вылетали из выхлопной трубы. Температура воздуха держалась на —40°.

Мы вылетели в 10 часов 35 минут утра. Набрав высоту, Боулин описал широкий круг над Маленькой Америкой. Все детали столицы Антарктики глубоко запечатлелись в моей памяти — темная паутина антенн; собачьи клетки и пушистые лайки, шныряющие по снегу; занесенные сугробами склады; незаконченные окопы туннелей; силуэты зданий с причудливо развевающимся плюмажем дыма над отдушинами и дымовыми трубами — маленькое человеческое поселение в необъятной белой пустыне.

Какое-то щемящее чувство, похожее на тоску по «дому», охватило мою душу при мысли, что я покидаю его на долгие темные месяцы.

К северу простиралось замерзшее море Росса — безжизненное, темное, бесконечное, обрамленное белым мерцанием «ледяного» неба.

Южный полет завершился без всяких происшествий. На 67-й миле мы снизились над клетраком. Демас и Хилл выползли из-под брезентовой покрышки и помахали нам на прощание. Бедняги, в антарктическую стужу, на открытом воздухе они пытались вернуть к жизни наш снежный дредноут!

Словно шрам на гладкой коже барьера извивался на юг след вездеходов. Боулин держался маршрута на высоте 20 метров. Темная точка на горизонте постепенно превратилась в кучку палаток и вездеходов — мы подлетали к передовой базе.

Ледяной шельф Росса был в районе базы таким же ровным, как Канзасская степь. У горизонта снег сливался с небом. Какое величие и пустота, и какими мелкими и незначительными казались вездеходы, упряжки и люди! Булавочный укол в бесконечность!

Самолет приземлился в 11 часов 55 минут. Его быстро разгрузили. Боулин и Бэлей очень торопились: они боялись, что стужа остановит мотор. Пятнадцать минут спустя они

вылетели в Маленькую Америку. В охлажденном воздухе пар из выхлопной трубы многомильной лентой колыхался за самолетом.

## VII

Когда я прибыл к месту базы, участники обеих партий, за исключением Джуна и трех водителей, отправившихся с тремя ситроенами за оставшимся грузом клетрака, уже вырыли глубокий котлован для установки станционного домика, а Тинглоф и Сейпл укладывали секции пола. Работа велась до глубокой ночи при ярком свете фонарей. Стоял трескучий мороз, и на лицах продрогших строителей то и дело появлялись мертвенно-белые пятнышки; отмороженные места приходилось немедленно натирать снегом. Меня очень огорчало, что задерживается возвращение южной партии в Маленькую Америку. Участникам ее пришлось весьма не легко в пути, в особенности из-за неисправности спальных мешков. Спать более нескольких минут подряд они не могли, ибо холодный воздух проникал к телу и, лежа неподвижно, они чувствовали, что медленно замерзают.

За ночь температура упала до —50°; в примусах замерз керосин. На рассвете вездеходы вернулись на базу, нагруженные последними запасами, снятыми с клетрака. Несмотря на ледяной ветер и стужу, водители ехали всю ночь, проклиная замерзавшие карбюраторы. Демас и Хилл сняли с клетрака мотор и обнаружили, что магнето неисправно. Оба сильно отморозили себе руки.

К тому времени строительство базы подходило к концу; оставалось лишь проложить туннели для провианта и горючего. Вечером у нас состоялся прощальный «банкет» в честь санной партии, участники которой должны были утром возобновить свое обратное путешествие на станцию. Среди продуктов Петерсен нашел несколько индеек и цыплят — приятный сюрприз, которым мы были обязаны заведующему хозяйством Корсю. Твердые, как камень, эти нежные предметы гастрономии подверглись оттаиванию паяльными лампами. Иннес-Тейлор, единогласно избранный главным поваром, преисполнился важности, соответствующей столь ответственному посту, и, мудро управляя пятью примусами, изготовил ужин, достойный богов.

Четырнадцать человек, скрестив ноги, уселись на полу, и хотя в отношении удобства им вряд ли могли бы позавидовать сельди в бочке, они с наслаждением вдыхали «ароматный» воздух и блаженно улыбались при мысли, что им предстоит вкусить нечто более нежное, чем столь питательный, но, увы, столь же осточертевший пеммикан. Затем, воздав должное кулинарным талантам Иннес-Тейлора, мы наспех, без излишней аккуратности, прибрали наше несложное хозяйство и предались заслуженному отдыху.

На следующее утро выяснилось, что банкет был несколько преждевременный. Поднявшийся резкий западный ветер, снегопад и скверная видимость задержали партию на базе, и упряжки лишь 25-го отбыли на север.

Джун, водители вездеходов и радисты остались, чтобы закончить внутреннее убранство моего жилища. Уэйт установил радиоаппарат и испытал его, связавшись с Дэером в Маленькой Америке. При содействии Джуна и Сейпла я расположил метеорологическое оборудование: метеорологическую будку снаружи и тройной самописец в домике. Жужжащие чашки анемометра уже начали слагать песню о ветрах и погоде в самой холодной точке земного шара, где когда-либо обитал человек.

Вечером следующего дня, после того как мотористы в течение нескольких часов разогревали моторы, вездеходная колонна отправилась в путь, но вскоре вернулась, остановленная неполадками машин. Всю ночь несчастные шоферы возились с обледенелыми радиаторами и капризными карбюраторами.

28 марта мои товарищи отбыли в Маленькую Америку. Я остался один.

Вечером я записал в свой дневник:

Вездеходы ушли... В течение 200 дней я не увижу ни единого живого существа. К сожалению, мое одиночество начинается не совсем удачно: вчера, поднимая тяжелый ящик на вездеход, я, повидимому, повредил себе плечо. Я с трудом двигаю рукой, а вокруг меня царит такой хаос, что потребуется немало дней, пожалуй, даже недель упорной работы, прежде чем я наведу у себя порядок.

Ящики, одежда, книги и всевозможные хозяйственные принадлежности разбросаны кругом, словно их разметал ураган, и, чтобы найти тот или иной предмет, приходится прилагать героические усилия. После добросовестных, но тщетных поисков будильника и поваренной книги во мне зародилось

подозрение, что я их оставил в Маленькой Америке. Какая злая насмешка над нашим «безупречным» планированием, якобы предусматривающим все случаи жизни, если окажется, что мы при этом забываем самые обыденные и нужные предметы обихода!

Только что обнаружил, что бак с горючим дает течь, и, таким образом, возникает некоторая опасность пожара. Надо поскорее все это наладить а тут, как на грех, проклятое плечо ноет и мешает работать...»

## VIII

Передовая метеорологическая база находилась на 80°08′ южной широты и 163°57′ западной долготы к югу от Маленькой Америки. Она лежала посреди ледяного шельфа Росса, этого мощного покрова льда, простирающегося от моря Росса до подножья горной цепи Королевы Мод и достигающего ширины в 100 миль и толщины свыше 200 метров. Теперь мы знаем, что основания шельфа покоятся на подводных грядах и погруженных вершинах гор, а некоторые части его свободно плавают в море. Там, где находилось мое жилище, царила полная безжизненность, и казалось, что я перенесся в незапамятные времена Ледниковой эпохи. Со всех сторон моим глазам открывался один лишь неизменный ландшафт — пелена льда, вдали сливающаяся с горизонтом. Метрах в ста к западу возвышались трехметровый снежный знак и оранжевая палатка склада на 100-й миле — единственные «сооружения», воздвигнутые рукой человека.

Чтобы защитить домик от пронизывающих ветров и снежных заносов, мы расположили его в глубоком котловане. Кроме того, в ледяной коре было теплее, чем на поверхности. Лишь четырехметровый столб анемометра с его серебряными чашечками и флюгером, остроконечная метеорологическая будка, в которой находились термометры и барограф, и радиоантенны на высоких бамбуковых столбах поднимались над поверхностью льда. Двойная опускная дверца в крыше и лесенка, ведущая к ней, соединяли меня с внешним миром. В подземелье из маленькой передней тянулись два узких параллельных туннеля, длиною в 15 метров каждый. В южном были сложены ящики с продовольствием, частично образовавшие стены туннеля, и небольшой генератор с бензиновым двигателем, питавший главную радиоустановку, а в северном — бидоны с горючим. (Уборная находи-

лась в конце южного туннеля.) Начало третьего туннеля, который я назвал «аварийным», было уже прорыто из южного; в законченном виде он должен был служить запасным выходом, если бы снежные сугробы похоронили под собой опускную дверцу.

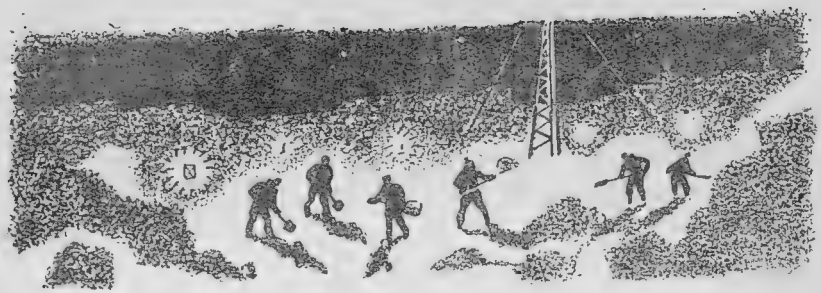
Сам домик представлял собой образец строительного искусства и человеческой изобретательности. Плотный, компактный, специальной огнестойкой конструкции, он имел кубатуру в 3 × 4 × 2½ метра; толщина стен, сложенных из специальной фанеры, с изоляционными прокладками составляла лишь 10 сантиметров, но в отношении незначительной теплопроводности они могли бы соперничать с метром кирпича. К сожалению, из-за неисправности некоторых секций я не мог плотно закрывать дверцу.

Койка занимала один угол комнаты. В ногах ее, на столике стоял самопишущий прибор, регистрировавший направление и скорость ветра. Под ним, на подставке, находились батареи сухих элементов, питающие прибор. Стены были уставлены полками с книгами. В другом углу, на широком пульте, служившем одновременно и письменным столом, красовались радиоприемник и передаточный ключ. Керосиновая печка стояла в некотором отдалении от стен, и от нее поднимался к потолку дымоход. В крыше была прорезана отдушина; а для притока свежего воздуха служил впускной трубопровод, пропущенный сквозь крышу в переднюю, а оттуда шедший из-под пола в комнату и заканчивавшийся почти под самым потолком.

В общем, домик не лишен был удобств и даже некоторого уюта. Все опасности, которые можно было предвидеть, были тщательно изучены и все меры приняты, чтобы их предотвратить. Против мороза и снежных штормов база казалась неуязвимой, как стальная броня, но те мелкие недоделки и дефекты, которые несколько месяцев спустя превратили мое жилище в кромешный ад, уже давали себя чувствовать. Некоторые части дымохода затерялись при перевозке домика из Маленькой Америки, и на место их Сейпл приспособил пустые жестянки из-под горючего. Они были пригнаны неплотно, и ядовитые газы просачивались в комнату. Затем сама печь была далека от идеала. После многочисленных неудачных испытаний, произведенных в Маленькой Америке, керосиновая печка, привезенная из Соединенных Штатов, был забракована, и в последнюю минуту наши механики заменили ее обычной угольной печкой, в которую они вста-

вили керосиновую горелку. Наилучшим топливом был бы уголь, но от него пришлось отказаться из-за чрезмерного веса. В итоге газы, просачивавшиеся из дымохода, и выхлопные газы двигателя, обслуживавшего радиоустановку, явились причиной моих последующих бедствий.

Однако все это сказалось значительно позже, и в марте 1934 года я со спокойной душой, я бы сказал даже — с большим интересом, ждал прихода полярной ночи. Мне предстояло немало работы. Надо было закончить прорытие двенадцатиметрового запасного туннеля и привести в порядок свое имущество. Метеорологические наблюдения и изучение полярного сияния занимали значительную часть дня. Самопишущие приборы регистрировали барометрическое давление, температуру, направление и скорость ветра. Дважды в день я производил отсчеты максимального и минимального термометров в метеорологической будке, визуальные наблюдения над облачностью и состоянием погоды и отсчитывал барометр. Сами приборы требовали постоянного ухода. Кроме того, я четыре или пять раз в день определял интенсивность, форму и направление полярного сияния; в будущем эти наблюдения предстояло сравнить с аналогичными наблюдениями, одновременно производившимися в Маленькой Америке. Итак, у меня никогда не было причин жаловаться на безделье и скуку.



*Глава X*

## В „ПОДЗЕМЕЛЬЕ“ [1]

### I

С отбытием адмирала Бэрда на материковую базу закончились осенние полевые работы экспедиции. 29 марта караван вездеходов, испытав немало бедствий в пути из-за обледенения механизмов, ковыляя и хромая, добрался до Маленькой Америки, а два дня спустя на станцию прибыли собачьи упряжки Иннес-Тейлора. Мы были очень рады снова увидать наших товарищей и гордились тем, что нам удалось так успешно выполнить свое задание.

Участники санной партии чувствовали себя превосходно, хотя они все заметно похудели, и лица их были разукрашены желтыми шрамами — заживающими ранками от поцелуев мороза. Ледяные ветры и частые метели антарктического марта чрезвычайно затруднили полевые работы. Это признавали и каюры и водители вездеходов, хотя в остальных вопросах полярных путешествий они отнюдь не придерживались единства мнений. В последнюю неделю холод был почти невыносим. «Что бы мы ни делали, мы никак не могли согреться» — рассказывал Иннес-Тейлор.

[1] Главы X, XI и XII, описывающие жизнь и работу экспедиции во время пребывания Ричарда Бэрда на метеорологической базе, ведутся от лица сотрудника радиоотдела, К. Мерфи. *(Прим. перев.)*

Начиная с 16 марта, когда южная партия двинулась в обратный путь, в 178 милях к югу от Маленькой Америки, температура воздуха колебалась между —35 и —50° мороза. Из 31 дня, проведенных партией в походе, в течение 18 суток бушевала пурга.

Все же, несмотря на скверные условия, оба отряда выполнили свою работу с одной лишь временной потерей — аварией клетрака. По мнению Демаса, машина нуждалась в незначительном ремонте, и если бы не холод, он бы сейчас же доставил ее на станцию. Во всяком случае, клетрак принес экспедиции огромную пользу, и адмирал Бэрд, считая, что участники достаточно выстрадали на морозе, посоветовал им оставить «железного коня» на месте до весны.

Осенние походы в полной мере выявили разницу между вездеходами и собачьими упряжками, между старым и новым методом путешествий, между механической силой машин и настойчивостью, энергией и выносливостью эскимосской лайки. В состязании на скорость и грузоподъемность при езде на поверхности барьера победителями оказались вездеходы. Они не знали усталости и при исправном моторе покрывали милю за милей в любую погоду, даже в самые сильные снежные штормы, удерживавшие на месте собак. Словом, механизированный транспорт с честью выдержал первые испытания, и водители вездеходов мечтали о новых рекордах, которые они собирались поставить весной.

Но каюры, преданные своему делу, относились весьма скептически к вездеходам, и как только обе группы соединились в Маленькой Америке, за длинным обеденным столом началась дискуссия, продолжавшаяся в течение всей полярной ночи и не прекратившаяся даже после того, как вездеходы потерпели поражение десять месяцев спустя, в области трещин за 81° южной широты. Диспут на тему «собаки или вездеходы» вызвал такие бесконечные словопрения, что мог бы конкурировать с международной конференцией о морских вооружениях; при этом корректный тон и вежливые сарказмы противников напоминали собеседование между, например, авиационными экспертами, доказывающими, что следует отправить на слом весь военный флот, и адмиралами, преподносящими такие же любезности авиации.

Водители вездеходов, черпая вдохновение от нашего повара Ал Карбонэ, нейтрального наблюдателя этих застольных дебатов, называли сотрудников Иннес-Тейлора «собачниками», а последние, пользуясь тем же плодотворным источни-

ком красочных эпитетов, именовали своих соперников «лимузинными исследователями». Страстно защищая достояние, которое, по их мнению, было осквернено вторжением машин, каюры восклицали, что вездеходы, пачкая белоснежные пространства Антарктики грязными, маслянистыми следами, нарушают традиции полярных путешествий, на что хор водителей возражал, что времена меняются и безлошадный транспорт в Антарктике «пришел, увидел, победил».

Капитан Иннес-Тейлор с неизменным удовольствием рассказывал о том, как однажды ночью вездеходы проехали мимо полузамерзших участников его партии, тщетно пытавшихся согреться вечерней похлебкой. Рожок вездехода внезапно нарушил молчание барьера, но когда каюры высунули головы из палаток, они увидели лишь быстрое мелькание черно-красных машин, поднявших за собою огромное облако снега.

— Даю вам честное слово, джентльмены, — кричал капитан, — наши автомобильные «герои» сидели, развалившись на мягких сиденьях, жуя резину и покусывая шоколад, с видом миллионеров, совершающих увеселительную прогулку. Вы думаете, кто-нибудь из них остановился? Ничуть не бывало! Они пронеслись мимо с задранными кверху носами, словно мы были презренными нищими, выползшими из жалкого логовища!

Разумеется, все это говорилось в шутливом тоне, без тени злобы. А когда пришла весна, мотористы и каюры соединили все свое уменье и способности в общем дружеском усилии, чтобы обеспечить успех полевых работ. Обоим видам транспорта, новому не менее, чем старому, присущи были свои трудности и специфические проблемы, и невозможно было решить, чья судьба менее завидная — водителей или каюров.

С одной стороны, санным партиям приходилось мириться с самыми неблагоприятными условиями, обычными для полярных путешествий, — с морозом, проникающим до мозга костей, и физическими лишениями; мучительно было ежедневно устанавливать и разбирать палатки, поднимать опрокидывающиеся сани и вместе с собаками тащить нарты через острые заструги и высокие торосы, спать в обледенелых спальных мешках, итти и гнать собак против беснующегося ветра и бороться с пургой и снежными шквалами, стегающими тело.

С другой стороны, водители вездеходов были поставлены перед условиями, не имеющими прецедента в полярной истории. Настоящей пыткой было возиться голыми руками с бен-

зином и металлическими частями при антарктических температурах воздуха, вечно продувать замерзшие бензинопроводы, разогревать паяльными лампами смазку картера, передачи и заднего моста; часами растапливать снег, чтобы снабдить радиаторы водой; чинить буксирные тросы, протянутые с вездеходов к тяжело нагруженным и легко опрокидывающимся саням, и, наконец, сидеть час за часом в холодной кабине и чувствовать, как останавливается циркуляция крови в онемевших конечностях.

Бросим мысленно взгляд на южную санную партию, возвращающуюся в Маленькую Америку со склада на 75-й миле. Утро 27 марта. Термометр показывает —42°, вдобавок дует сильный ветер, режущий лицо, словно острым ножом. Каюры коченеющими руками запрягают собак. Поверхность льда напоминает стеклянный порошок, и нарты скользят не лучше, чем по песку. Через короткое время падает Харольд — черная лабрадорская лайка. Затем на снег ложится выбившаяся из сил Скеела. Гуманное решение полевого суда гласит: застрелить собаку, так как иначе ей грозит медленная смерть от замерзания. Проходит одиннадцать минут, пока Иннес-Тейлор разогревает в варежках револьвер. Час спустя участь Скеелы разделяет Скоокум, одна из собак упряжки Пейна. Но все же партия продолжает свой тернистый путь. В итоге за сутки пройдено 13½ миль. «Ужасный день, — читаем мы запись в дневнике Иннес-Тейлора. — . . .Еще несколько таких дней — и мы останемся без собак».

Теперь перенесемся на юг к каравану вездеходов, готовящихся покинуть передовую метеорологическую станцию. После того как Джун, Дэстин и Уэйт в течение нескольких часов разогревали мотор, выяснятся, что компенсаторный жиклер карбюратора неисправен. Заменить его можно лишь в Маленькой Америке. Итак, авария? Нет, не совсем! Для того чтобы легче было продувать бензинопроводы, Демас вставил в бензинопровод возле карбюратора маленькую медную трубку, и Джуну после длительной возни удается использовать это приспособление для регулировки притока воздуха и горючего в карбюратор. Но это означает, что трубку надо заново регулировать при каждой перемене скорости, при каждом подъеме или спуске. В таком полуинвалидном состоянии вездеход отправляется в путь при морозе в 55°. В довершение беды сгорает динамо и замерзает радиатор. Отвинчивая крышку, Джун сперва ошпаривает себе одну руку в кипящей струе, выбивающейся наружу, а затем отмораживает вторую, прежде

чем он успевает укрыться в кабине. По словам Джуна, он в эту поездку не менее ста раз вылезал из машины, чтобы привести в порядок карбюратор. А Уэйт, когда он не сидел за рулем, дремал со своеобразной грелкой на коленях, представляющей собой горящий примус, вставленный в ведро.

Интересно было сравнить дневники обоих отрядов. Продвижение вездеходов сообразовалось не с положением солнца, а с состоянием машин и настроением водителей. Не для них было строгое расписание дня каюров, систематические остановки для завтраков, обедов и ужинов и пятнадцатиминутные «передышки», регулируемые пределом физической выносливости людей и собак и запасами провианта, находящимися на санях или на складах. Измученные постоянно возникающими мелкими неполадками машин и необходимостью разогревать моторы при каждой остановке, водители твердо придерживались своего лозунга «держать вездеход в движении» и пытались покрыть как можно больший путь без остановок. Однако, — как не без остроумия заметили каюры, — поскольку вездеходы шли караваном, механические неисправности в работе машин, требующие остановки, возникали достаточно часто, чтобы спасти водителей от голодной смерти, которая им угрожала из-за отсутствия времени для «наполнения чрева».

Впрочем, суровые условия мартовских походов имели и свою положительную сторону. Они подвергли предельному испытанию нашу полевую стратегию и тактику и выявили все недостатки в работе вездеходов, саней и пр., и в течение долгих месяцев полярной ночи эти знания, купленные дорогой ценой, были приложены к устранению замеченных дефектов и улучшению походного оборудования весенних партий.

## II

Близилась полярная ночь, а населению Маленькой Америки предстояла еще колоссальная работа по приведению столицы в зимний вид, дабы во всеоружии встретить эту страшную антарктическую пору. Перспективы были весьма мрачные. Апрель уже вступил в свои права, через две недели солнце должно было покинуть нас на долгие темные месяцы, а все три самолета, вездеходы и собаки все еще находились на поверхности без специальной защиты; сотни тонн угля, бензина, продовольствия и различных других грузов лежали либо в аварийном лагере, либо на восточном складе, на рас-

стоянии мили от станции; 200 тюленьих туш были сложены в Китовой бухте по ту сторону Моста вздохов, а в самой Маленькой Америке надо было воздвигнуть одну радиоантенну и 4 телефонных столба и проложить между зданиями целую систему туннелей. Казалось, мы никогда не справимся с этим непосильным делом, тем более что не все могли принять в нем участие: часть зимовщиков была всецело занята ежедневной, текущей работой, и несколько человек находилось в лазарете.

Но делать было нечего, и 5 апреля, после двух дней непрекращавшейся пурги, мы собрались с духом и запряглись в работу. Она велась без устали, без перерыва еще долго после того, как наступила антарктическая зима. Отдых и покой, которые нам сулила полярная ночь, стали несбыточными, и мы все еще трудились, когда заря нового дня нежными красками озарила северный горизонт.

В пережитую нами тяжелую пору выгрузки кораблей и перевозки запасов через торосистые льды солнце медленно совершало обход по небосводу, и никто особенно не страдал от холода. Но в апреле светило умирало, на смену пришли тьма и беспощадная стужа, сопровождавшаяся снежными смерчами, а на небе насмешливо кривился лик фантастического огненно-желтого месяца, выплывшего из моря Росса. Какое-то беспричинное раздражение и беспокойство овладели зимовщиками, чувство, будто их должна постигнуть жестокая кара за непростительное промедление, как стрекозу, пропевшую все лето, в то время как мудрый муравей благоразумно запасся на зиму. Но мы были неповинны ни в лени, ни в беспечности; позднее прибытие кораблей, тяжелые условия выгрузки и более срочные мероприятия отодвинули эти работы на задний план.

Даже участники южных партий, только что вернувшиеся из походов, присоединились к авралу. Изо дня в день, в 6 часов утра, раздавался крик ночного дежурного: «по-од-нимайся на работу!» Проклиная все на свете, мы выползали из спальных мешков, после поспешного завтрака выбегали в холодный, серый рассвет и до глубокой ночи не знали досуга.

Снова собачьи упряжки и вездеходы спешили через снежные пространства, тянувшиеся между складами. Снова прибывали в Маленькую Америку все новые и новые грузы, на которые тотчас же ложилась густая белая пелена. Особенно нервировало и утомляло бесконечное повторение одного и того же. В этом никто не был виноват, просто это лежало в антарк-

тической природе вещей. Однажды мне довелось увидеть, как Скиннер, сбросив ящик с инструментами, только что погруженный им на вездеход, влепил в стенку ящика основательный пинок ногой, приговаривая: «У, проклятые! Я знаю вас. 20 раз я перетаскивал вас с места на место. Бога ради, вернитесь, наконец, в Маленькую Америку и лежите смирно».

Снежные заносы вскоре превратили столицу Антарктики в маленькие Гималаи. С трудом пробираясь через эти конусообразные громады, Новилл и Корей занялись прокладкой туннелей, необходимых для подземного существования Маленькой Америки. Работа была длительная, но не сложная. Туннели представляли собой обыкновенные траншеи, уставленные по бокам ящиками с продовольствием и снаряжением, а сверху прикрытые водонепроницаемой бумагой (на проволочных сетках, поддерживаемых деревянными перекладинами) и, разумеется, густым слоем снега.

В законченном виде система лабиринтов давала возможность участникам экспедиции жить и работать в подземелье в течение всей полярной ночи, ни разу не поднимаясь на поверхность. Ходили слухи, что некоторые зимовщики, особенно чувствительные к студеному воздуху, не преминули этим воспользоваться, и к концу зимы кто-то увидел нашего повара, выглядывавшего из одного из люков с нескрываемым интересом и любопытством, которые он выразил, простодушно заметив: «Скажите, пожалуйста, я и не думал, что у нас тут такой красивый вид!»

Помимо человеческих жилищ надо было как можно скорее достроить подземный городок для наших четвероногих питомцев, живших пока на свободе и очень страдавших от холода. Каюры проложили основной туннель с боковыми ходами, устроив в глубоких нишах, на расстоянии 3 метров друг от друга, попеременно, то в левой, то в правой стене, собачьи конуры. Таким образом, каждый житель собачьего городка в пределах цепи имел свою собственную небольшую площадь, которую он не должен был оспаривать у соседа. Так, по крайней мере, гласила теория. В действительности же в собачьем городке стоял невообразимый шум и гам, собакам то и дело удавалось сорваться с цепи и наброситься друг на друга. Редок был тот день, когда там не происходило кровавых сражений.

Темен был собачий городок, темен, как обратная сторона луны. Блестящие глаза светящимися точками выступали из мрака. Холоден был городок, хотя воздух в нем был всегда

Совещание научных работников

насыщен испарениями тел и горячим дыханием. Но отличительной чертой городка была его пахучесть. Все духи Франции не могли бы заглушить непередаваемого «благоухания». Этот аромат был уже сам по себе достаточно нетерпим для человеческого обоняния, но когда господа Пейн и Рэссел стали растапливать ворвань в помещении, где хранились тюленьи туши у входа в городок, то смесь получилась совершенно невообразимая. Воздух в подземелье был так густ, что его можно было рубить топором, и сдобренный чесноком, неизменно висевшим над дверью Повилла, его можно было бы подать в качестве пеммикана.

Однако, если бы наши пушистые лайки обладали даром речи, мне кажется, они сказали бы, что собачий городок был не так уж плох.

Обитатели его были всегда дружественно настроены к нам всегда рады видеть нас; свет фонаря у входа в тупнель служил сигналом для мощной симфонии восторженных звуков, которыми четвероногие жители встречали двуногого пришельца, с трудом пробиравшегося затем между хозяевами, так как все они пытались лизнуть гостя прямо в лицо. Пейн говорил, что когда ему становилось невмоготу от нескончаемых дискуссий и мелких разногласий своих собратьев — людей, он всегда находил забавные и благородные черты в простом обществе жителей собачьего городка.

## III

Несмотря на холод, снегопад и неистовые апрельские бураны, работа подвигалась быстро вперед и, к наступлению полярной ночи, аварийный лагерь и восточный склад почти опустели; уголь, провиант и часть бензина заполнили склады Маленькой Америки, тюленьи туши были доставлены из бухты, Мост вздохов разобран, телефонные столбы для последней направленной антенны установлены и бо́льшая часть туннелей проложена.

Мост вздохов был последним памятником каторжного труда и нечеловеческих усилий, ценой которых мы проложили себе дорогу к Маленькой Америке; и когда мы разрушили его, ничего не осталось от «Пути мучения», за исключением нескольких жалких, ветром изорванных, оранжевых флажков. Снежные заносы уничтожили даже следы вездеходов.

19 апреля солнце закатилось надолго. Светило покинуло нас без особых церемоний; точнее говоря, оно простилось

с нами накануне, потому что 19-го густые свинцовые тучи затянули небосвод. На смену дню пришла долгая, глубокая ночь с блеском созвездий и чудесной игрой южного сияния.

Разумеется, к этому времени давно уже опустела Китовая бухта, в летние месяцы являющаяся излюбленным местопребыванием представителей животного царства Антарктики.

Еще в феврале небеса чернели сотнями чаек, пронзительными криками оспаривавшими друг у друга кровавую добычу, но в первую неделю марта они внезапно исчезли. Вместе с ними на далекий благодатный север улетели и белоснежные буревестники. В ту же пору, возвращаясь с бухты, наш биолог Линдсей увидел одинокого королевского пингвина и чету пингвинов Адели, медленно шествовавших на север вдоль края барьера, словно отыскивавших более легкую дорогу к бухте. Это были последние туристы зимнего сезона. После 15 марта даже тюлени покинули свои лежбища в полосе сжатия.

Туземное население уложило свои пожитки и благоразумно ретировалось. Лишь человек был настолько отважен (или тщеславен), чтобы бросить вызов отныне нераздельному властелину замерзшего мира — полярной ночи.

## IV

25 апреля весь состав станции под предводительством Джуна направился к устью бухты Бер-сер-мер, несколько севернее старого здания столовой, чтобы устроить на зимовку наш большой самолет — «Уиллиам Хорлик».

Если учесть, что размах крыльев стальной птицы составлял 34 метра, длина — 15 метров, а высота — 4 метра, то можно себе представить, какое ей надо было свить гнездышко! «Все равно, что поставить кита в сухой док» — заметил Суон. Джун решил не разбирать крыльев и не сдвигать самолета с места, а расчистить под ним снег и опустить его в яму. Взявшись за ненавистные снежные лопаты, мы проложили две глубокие траншеи: одну под крыльями и другую под хвостовой частью «Хорлика», а затем с величайшей осторожностью опустили восьмитонный великан в его снежный ангар. Вскоре огромные оранжевые крылья исчезли под высоким белым курганом.

По сравнению с «Уиллиамом Хорликом» приготовление зимнего жилища для наших маленьких самолетов — «Пилгрима» и автожира — показалось нам детской игрушкой. Мы быстро,

без особых усилий, справились с этим делом, и недели через две лишь волнистая линия снега указывала на местоположение нашего летного транспорта.

Из наружных работ оставалась невыполненной только постройка механической мастерской и подземного гаража для вездеходов. Это казалось не особенно сложным, но потребовало уйму времени, отчасти потому, что холод все увеличивался и измученные строители теряли последние силы при длительной работе снежными лопатами. Уолтер Левисон, обратив внимание на поредевшие ряды людей в ледяных котлованах, заметил, что они напоминают армии в тропиках — с утра героическое наступление развернутым фронтом с развевающимися знаменами, бравыми генералами и барабанным боем, а к полудню одинокий рядовой, погибающий от жары на поле брани. Впрочем, на жару мы никак не могли пожаловаться, и отмороженные руки и ноги становились все более частым явлением.

Густые сумерки опустились на ледяные поля, на небе мягко колыхались разноцветные ленты полярного сияния, и при свете многочисленных фонарей люди казались черными муравьями, копошившимися в огромных ледовых кратерах.

Чтобы закончить новые подземные постройки, надо было без конца копать, а снежные заносы все снова и снова грозили уничтожить человеческий труд. Наконец, 19 мая мы спустили вездеходы по склону в гараж. Дело не обошлось без треволнений. Пришлось часами разогревать машины, прежде чем их удалось сдвинуть с места, причем один из моторов загорелся и был затушен снегом. Затем оказалось, что в самом гараже могут поместиться только два ситроена: третий вместе с двумя снеговыми автомобилями мы оставили на спуске, покрыв их брезентом.

Холодно и неуютно было в гараже. Ледяные ветры гуляли по нем, и снег упорно проникал в малейшие трещины, которые мотористы тщетно затыкали мешками, старыми рубахами и носками. В течение всей зимы Демас, фон-дер-Вал, Скиннер и Хилл, дрожа от холода, трудились над вездеходами, осматривая моторы, перестраивая кузова и испытывая всевозможные усовершенствования механизма.

Теперь, когда весь наш транспорт находился под кровлей, участники экспедиции, обитавшие в старом здании столовой и в управленческом здании, смогли, наконец, подумать и о собственном удобстве. Изолированные от туннелей, связывавших новые постройки, они до сих пор добирались по земле до

нового здания столовой. Но в темноте и при участившихся метелях даже эта короткая прогулка стала опасной. Несколько человек уже заблудилось в центре Маленькой Америки. Они в отчаянии метались во мраке, пока им не удалось натолкнуться на знакомые предметы.

Поэтому старый подземный коридор, находившийся на 5 метров ниже уровня новых туннелей и бездействовавший в течение 4 лет, был приведен в порядок и соединен с главным туннелем лестницей, вырубленной в оледеневшем снегу.

Итак, к концу мая, через месяц после заката солнца, экспедиция окончательно поселилась в подземелье. Раусон и Пелтер оправились после перенесенной операции, и состояние здоровья остальных зимовщиков было вполне удовлетворительно. С материковой базой мы находились в регулярной радиосвязи и узнавали о житье-бытье нашего отсутствующего начальника.

Зимняя работа была закончена, и все население станции занялось подготовкой к весенней кампании.

## V

Какова была эта «вторая» Маленькая Америка и чем она отличалась от «первой»?

Прежде всего, наш городок сильно разросся — на территории Маленькой Америки появились десять новых зданий, не считая двух магнитных павильонов, — и жить в нем стало значительно просторнее и уютнее.

Столица Антарктики могла похвастаться современными удобствами: электрическое освещение во всех домах; электрическая кофейная мельница и электрическая мясорубка среди кухонной утвари, электрические пилы и сверла для плотников и механиков; звуковой киноаппарат и 150 кинофильмов; на полах — ковры (пожертвованные щедрым фабрикантом); на стенах — гравюры (личное имущество нескольких счастливцев); на койках — изящные пружинные матрацы того фасона, который обычно фигурирует на рекламных картинках с изображениями прелестных женщин в позах томной неги (эти матрацы — поистине гениальное приобретение Чегки, ибо невозможно было понять, какое удовлетворение мог извлечь подаривший их коммерсант из сознания, что на этих роскошных ложах покоятся мужественные исследователи в грубом, мешковатом и не слишком часто сменяемом нижнем белье); швейные машины с электромоторчиками; генератор с ветря-

ным двигателем на одной из радиобашен, который при сильном ветре мог снабжать электроэнергией всю станцию; обширная библиотека, в которую входили полярные сочинения (собственная библиотечка адмирала Бэрда), британская энциклопедия, книги по всем отраслям знания, всевозможные периодические издания и газеты, обширная коллекция классиков и современной белиберды (последнюю друзья зимовщиков, повидимому, с радостью сплавили в Антарктику); радиоприемник на кухне (чтобы умилостивить пылкий нрав нашего повара, который вечно клялся, призывая в свидетели всех богов и чертей, что он сыт по горло своим антарктическим существованием, прекрасно понимая, что он попал в такое место, откуда человек никак не может уйти и где его никак не могут рассчитать); телефоны во всех комнатах (для удобства, как гласила молва, руководителя работами, спозаранку будившего по телефону зимовщиков и отдававшего свирепые приказания, сам при этом нежась в блаженном тепле спального мешка) и три коровы, дававшие около 40 литров молока в день, пока это количество не уменьшилось в соответствии с непреложным законом природы, который Кокс тщетно пытался объяснить невинным душам Маленькой Америки. (Хотя Кокс до самого конца возлагал большие надежды на нашего знаменитого бычка, последний, либо в силу большой молодости, либо из-за врожденной холодности, неудивительной в существе, носящем имя «Айсберг», оказался совершенно несостоятельным, и к весне удоя хватало лишь на то, чтобы чуть-чуть забелить утреннее кофе.)

Эти отрывочные воспоминания, быть может, помогут читателю составить себе некоторое представление о нашем житье-бытье, и из них явствует, что вторая антарктическая экспедиция Бэрда не лишена была комфорта, неведомого прежним полярным зимовкам. «Цыпленок в каждой тарелке!», «Не жизнь, а масленица!» — неизменно восклицал Хейнес, проводя сравнения между «первой» и «второй» Маленькой Америкой. Но, вместе с тем, ветераны страшно возмутились, когда пронесся слух, что Новилл пользуется электрической бритвой, а Кокс чуть было не вызвал у сотрудников радиоотдела апоплексического удара, спокойно потребовав, чтобы ему предоставили ток для электрической доилки, по непонятным причинам подаренной ему на прощание Американским скотоводческим клубом Гернсея.

Как и во время первой экспедиции, любимым досугом зимовщиков были киносеансы, в начале происходившие дважды

в неделю, а затем, в соответствии с возросшими требованиями публики, чуть ли не каждый вечер. В результате, к середине полярной ночи весь запас картин был исчерпан, что не помешало, впрочем, невзыскательным жителям Антарктики с таким же наслаждением все снова и снова смотреть любимые фильмы.

Однако, несмотря на все эти улучшения, жизнь продолжала оставаться тяжкой и убогой. Кино и электрический свет помогали в течение нескольких часов рассеять мрак и пустоту полярной ночи, но им никогда не удавалось приподнять нависшую над нами гнетущую завесу тьмы. Ничто не могло заменить солнечный свет, и отсутствие его болезненно отражалось на психике людей.

В старое управленческое здание мы не внесли почти никаких изменений. По обеим сторонам длинной комнаты тянулись два ряда двойных (нижних и верхних) коек, а в середине стояла старомодная печка, вокруг которой по вечерам собирались государственные деятели Антарктики, чтобы обсудить мировые дела.

Бывшую библиотеку доктор Поталя превратил в свой врачебный кабинет. Это название, данное самим доктором, нам приходилось принимать на веру, ибо пациенты, приходившие к нему для ежемесячного медицинского осмотра, могли составить себе весьма смутное представление об этом «кабинете» из-за многочисленных бельевых веревок, протянутых от стены к стене и отягощенных навешанным на них скарбом, состоявшим из сырых сапог, старых носков и прочих принадлежностей мужского туалета, для которых доктор не нашел другого пристанища.

В Маленькой Америке первой экспедиции здание столовой служило одновременно спальней, радиостанцией, рабочей комнатой, обеденным залом и кухней. Мы превратили его исключительно в спальное помещение для 16 зимовщиков. В дальнем конце комнаты вечно жужжала швейная машина, на которой Линвуд Миллер с утра до поздней ночи шил брезентовые рубахи, носки, плащи, брюки, палатки, санитарные сумки и прочие предметы, предназначавшиеся для весенних походов.

По соседству со старым зданием столовой находился «норвежский домик», также построенный участниками первой экспедиции. Пелтер и Блэкберн превратили его в частную виллу и отвели в нем уголок под фотоателье. Крыша прогнулась под тяжестью снега и льда, и однажды ночью послышался такой

зловещий треск балок, что Пелтер и Блэкберн в поспешном бегстве столкнулись у двери. Но, устыдившись своего малодушия, они вернулись, укрепили крышу и безвыездно прожили в домике до прихода кораблей.

На некотором расстоянии к югу от старого здания столовой находился так называемый «особняк», построенный Уолденом и Бротеном, затворниками первой экспедиции. Петерсен и Ронне спокойно унаследовали «особняк», заняв его первыми. Это был крохотный домик, соединявшийся с поверхностью посредством узкой, снежной лестницы. Крыша заметно осела, и, питая некоторое недоверие к ее прочности, Петерсен и Ронне не осмеливались ночевать в «особняке». Они пользовались им лишь в качестве рабочей мастерской — Петерсен переписывал на машинке ежедневную радиопрессу, принимаемую из Нью-Йорка, Лондона, Сан-Франциско и других городов, а Ронне чинил лыжи и сани. В «особняке» господствовала тишина и благодать.

Строения новой Маленькой Америки были расположены двумя параллельными рядами, к югу от управленческого здания и к востоку от старого здания столовой. Рядом с новым зданием столовой возвышался «Дворец науки» с примыкавшими к нему павильонами для изучения метеоров и препараторской биологического отдела. Напротив помещались «замок в Испании» — резиденция капитана Иннес-Тейлора и Новилла, в которой они устроили свой знаменитый «салон», дом радистов, электростанция, механическая мастерская, гараж для вездеходов и коровник.

Все эти постройки соединялись сложной системой подземных ходов, впадавших в центральный туннель, которому зимовщики присвоили различные, но одинаково пышные названия, как то: «Пятая авеню», «Главная улица» и «Центральный проспект». Эта важная подземная транспортная артерия брала свое начало в передней управленческого здания, затем, извиваясь и вертясь, с головокружительными спусками и поворотами, проходила мимо нового здания столовой, Дворца науки», коровника и «замка» и, наконец, проникала в лабиринт собачьего городка.

Катакомбы Маленькой Америки служили одновременно и различными, обособленными друг от друга, складами. В них были сложены горы угля, мясо, меховая одежда, походное оборудование, медикаменты, научное снаряжение, сено, запасные части для радио и авиационного отдела и пр. и пр. Располагая весьма ограниченным помещением между койками,

зимовщики складывали в туннели также и личное имущество, которым они в данную минуту не пользовались.

Главное хранилище продовольствия находилось между новым зданием столовой и домом радистов. Эта широкая подземная аллея была выложена по бокам шеренгами ящиков, из которых заведующий хозяйством Кореи ежедневно изымал при помощи топора деликатесы, заказанные поваром.

Адская тьма царила в туннелях. Горе тому, кто отваживался проникнуть в них без фонаря — безумец должен был ощупью пробираться, пытаясь вспомнить, сколько ступеней ведет к такому-то складу и сколько шагов до такого-то поворота или спуска. Если же он ошибался, удар, от которого искры сыпались из глаз, быстро освежал его память. Отягощенная снегом крыша вскоре осела между поперечными балками в виде твердых ледовых складок. «Опускайте голову» — было первым правилом туннельной навигации; все же, говоря откровенно, головы большинства зимовщиков, не наделенных пышной шевелюрой, украсились шрамами, с которыми им уже не суждено расставаться до самой могилы.

В начале зимы, пока стены не покрылись грязью от постоянного соприкосновения с малицами, туннели поражали редкостной, сказочной красотой. Озаряемые светом фонаря, антарктические недра сияли белизной алебастра, а бесчисленные ледяные кристаллы, свешивавшиеся с потолка, сверкали ослепительным, переливающимся блеском драгоценных камней.

## VI

Все новые здания отличались первобытной простотой и походили на четырехугольные коробки; в их плоских крышах, которые, разумеется, вскоре покрылись густым слоем снега, были прорезаны отдушины и световые люки. Большинство зданий представляло собой переносные строения, собранные в Соединенных Штатах, за исключением дома радистов и гаража для вездеходов, которые были полностью построены в Маленькой Америке.

Быть может, читателю будет небезынтересно на мгновение проникнуть внутрь наших жилищ.

Новое здание столовой, с кубатурой в $10 \times 5 \times 2^1/_2$ метра, служило общим помещением для еды, комнатой отдыха, кинотеатром и рабочим кабинетом обитателей Маленькой Америки. Кухня, то есть нераздельное царство повара Ал Карбонэ, в

которой помещались большая плита, раковина, полки с посудой и кухонные столы, занимала конец комнаты. За плитой стоял котел на 600 литров для растапливания снега, доставляемого через отверстие, вырубленное в стене. На простых скамьях за двумя длинными сосновыми столами помещалось 24 человека — плечо к плечу. В углу находилась койка Карбонэ, во время киносеансов превращавшаяся в его театральное кресло. Лежа на спине, он мог по желанию либо следить за развертывавшимися на стене событиями, либо предаваться собственным думам. Однако непосредственная близость к экрану порою порождала печальные иллюзии.

В один памятный киносеанс, когда по ходу действия неотразимый молодой герой, при весьма приятных обстоятельствах, протянул бокал шампанского прелестному созданию в горностае, бокал в течение доли секунды, казалось, перешел прямо в руки Карбонэ. Но уже в следующий миг напиток был в руках обольстительницы, и мы все вскочили с мест, услышав отчаянный возглас возмущенного повара: «Эй, красавица, верни чарку, ведь он хотел дать ее мне!»

Превращение столовой в кинозал было делом не сложным. Столы отодвигались, скамейки ставились в ряд, и на стену натягивалась небольшая скатерть. Не сомневаюсь, что в своем первоначальном виде скатерть была чисто-белая, но в моем воспоминании она сохранилась обильно покрытой жирными пятнами всевозможных форм и очертаний, которые украшали своеобразным узором все без исключения фильмы.

К зданию столовой примыкал флигелек, служивший киноаппаратной будкой и помещением для Херманна и Петерсена. Так как в кухне было довольно много свободного пространства, она являлась излюбленным местопребыванием плотников, партостроителей, столяров и Скиннера, упаковывавшего в ней парашюты. «Единственно, чего здесь еще нехватает, — ворчливым тоном изрек как-то повар, — это самолета, и я убежден, что вы и его сюда доставите, как только придумаете способ протащить вашу «птичку» через туннели!»

«Дворец науки» по величине равнялся новому зданию столовой. Из передней дверь вела в библиотеку, длиною приблизительно в $2^1/_2$ метра, отделенную перегородкой от остальной части здания. За исключением нескольких стульев и патефона, все убранство библиотеки состояло из полок с книгами. «Дворец науки» был всецело предоставлен нашим ученым, и каждый из них имел свое рабочее место, с электрической

лампочкой и полочкой для книг, за одним из длинных столов, тянувшихся вдоль стен.

Тут можно было найти наших биологов во главе с Перкинсом, которые проводили бесчисленные часы за микроскопами и микрофото, разглядывая и фотографируя причудливых, крохотных представителей животного царства, поднятых из черных глубин Китовой бухты. По соседству с Перкинсом, Стерретт, вооруженный внушительной батареей колб, пузырьков и пробирок, работал над специальными бактериологическими проблемами. За другим столом геологи Морган, Уэд и Блэкберн разрабатывали подробный план весенних походов, а геодезист Раусон, склонившись над картами, мысленно странствовал по неведомым, неизученным пространствам, заполняя «белые пятна» необъятного антарктического материка. В углу, так называемом «ателье художника», Пэдж, дождавшись, чтобы его муза согрелась, переносил на полотно наброски, сделанные им на открытом воздухе. Поодаль физики Бромхолл и Цун, при помощи сложного контрольного щита, изучали нутро далеких магнитных и термических приборов и производили наблюдения над космическими лучами.

Ко «Дворцу науки» примыкал павильон для наблюдений за метеорами, построенный под непосредственным руководством нашего маститого ученого, профессора Поултера. Для жителей Маленькой Америки так и осталось неразгаданной тайной, каким образом Поултер, сам исполинского роста, помещался в этом весьма ограниченном пространстве, емкостью в 4 × 3 × 2 метра, сверху донизу заполненном различными механическими установками и громоздкими приборами. Над крышей павильона возвышался башнеобразный, прозрачный купол, выходящий на все четыре страны света, в который просовывали головы четверо наблюдателей, сидящих на складных стульях, закрепленных на вращающейся платформе. В периоды наблюдений Поултер каждые 15 минут поворачивал платформу и, заставляя наблюдателей меняться местами, проверял таким образом точность наблюдений. Одновременно Поултер со своей койки производил наблюдения над зенитом при помощи двух бинокле́й, вставленных в потолок.

Рядом с «Дворцом науки» помещался «Тюлений домик», или препараторская, кубатурой в 3 × 4 × 3 метра, воздвигнутый Сейплом и Линдсеем из отходов строительных материалов. В нем они сохраняли и препарировали шкуры животных, добытых в течение осени, и топили печку кусками вор-

вани, снимаемой с тюленьих туш. Помимо своей биологической ценности, домик отличался чрезвычайно сильным ароматом, отнюдь не напоминавшим запаха роз, вследствие чего он не пользовался большой популярностью.

Против этих зданий, в гнезде из сена, примостился коровник (4 × 9 × 3 метра), где в тесном содружестве обитали: наши два плотника Тинглоф и Кокс (он же и доярка), три коровы, бычок, два котенка, жизнь которых, увы, рано оборвалась из-за близости собачьего городка, и Джимми, лайка-инвалид. Спальня Кокса и Тинглофа была отделена перегородкой от помещения остальных жителей коровника. В часы кормежки Кокс превращался в шахтера и, вооружившись железной киркой, вырубал замерзшее сено из сталагмита льда, словно руду. Коровник тоже имел свои специфические запахи, которые, проникая в туннель, вызывали чувство тоски по родине у зимовщиков негородского происхождения.

Следующим возвышался «замок в Испании», собранный Иннес-Тейлором и Новиллом из отдельных секций на борту «Руперта». Первоначально построенный в надежде, что он обеспечит некоторое уединение своим обитателям, «замок» стал, благодаря кулинарным талантам Новилла, своего рода антарктическим кафе, где вечно толпилась публика и где почти всегда царило шумное веселье. Здесь Новилл в качестве руководителя работ плел паутину адских козней, носившую название «ежедневный график работ», а Иннес-Тейлор в качестве начальника походных операций составлял президентские ноты, относившиеся к полевым задачам экспедиции. «Замок» тоже был насыщен благоуханием: ароматом кофе, всегда кипящего на печке, и еще более острым запахом чеснока, к которому Новилл был явно неравнодушен, считая его «непревзойденным противоцынготным средством».

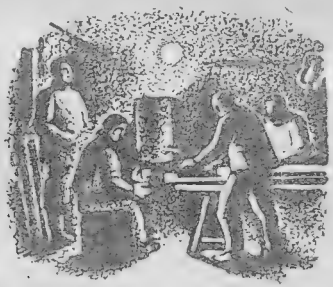
Самым уютным и комфортабельным жилищем Маленькой Америки был дом радистов, в 10 × 5 × 2½ метра, построенный на поверхности земли сотрудниками радиоотдела: Уэйтом, Бэлеем, Дэером, Хэтчесоном и Левисоном. Между двойными стенами был проложен слой изоляции из древесной стружки, а в комнате перегородка отделяла жилое помещение радистов от радиоустановки и мощного передатчика для еженедельных вещаний.

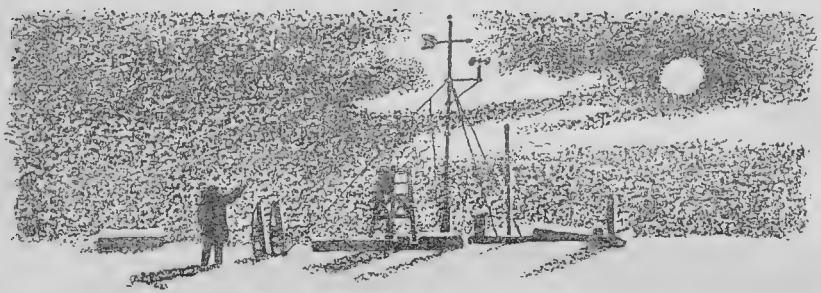
Превращение домика в радиостудию осуществлялось следующим способом: радисты поспешно изгоняли шахматистов, расположившихся за столиком, служившим подставкой для микрофона, убедительно просили Бэлея прекратить свой звуч-

ный храп, счищали оленьи волоски с передатчика (мех от оленьих спальных мешков проникал решительно всюду, и, по утрам зимовщики походили на линяющих оленей) и отодвигали подальше от микрофона мешки с углем, совки, лопаты, кочерги, ведра с водой, заблудившихся щенков и прочие предметы, о которые взволнованные «дикторы» могли легко споткнуться.

Электрическая станция, с кубатурой в 4 × 3 × 2½ метра, соединялась с домом радистов посредством туннеля. На станции находились 3 динамо, мощностью в 2 киловатта, и легион батарей. Тут нераздельно хозяйничал Уэйт.

По соседству с электростанцией помещалась механическая мастерская, оборудованная по последнему слову техники. В мастерской имелись: токарный станок для обточки и обрезки предметов, длиной до 1,8 метра и с поперечником до 35 сантиметров, фрезерный станок, пила с механическим приводом, сверлильный станок, полный комплект оборудования для автогенной сварки, кузница с переносным горном и ручными мехами, наковальня, молот, строгальный станок, пила для ажурных работ и ленточная пила, — словом, наша мастерская, оказавшая неоценимую помощь водителям вездеходов, летчикам и научным работникам экспедиции, могла бы соперничать с любой небольшой мастерской цивилизованных стран.





*Глава XI*

## АНТАРКТИЧЕСКИЕ БУДНИ

I

При свете керосинового фонаря Уолтер Левисон с двумя-тремя зимовщиками, в числе которых находился и доктор Потака — наш страстный археолог, — энергично работали снежными лопатами, пытаясь проникнуть в одно из подземных хранилищ первой экспедиции. Предыдущие раскопки дали блестящие результаты: так был найден полный комплект столовой посуды (производства 1928 года), что было как нельзя более кстати, так как из-за неловкости дежурных по кухне на долю 55 зимовщиков приходилось 18 плоских тарелок, 16 суповых тарелок и 15 чашек. Затем из мерзлых недр были извлечены два ящика легочного бальзама, содержащего 28 процентов алкоголя, и — о чудо! — маленький перегонный куб. Маленькая Америка поневоле придерживалась сухого закона, все же, замечу мимоходом, что, несмотря на многократную перегонку, производившуюся при просвещенном содействии доктора, биолога, геолога и старшего летчика (у всех перечисленных лиц при этом занятии обильно текли слюнки), легочный бальзам сохранил до конца приторный сладковатый вкус лекарства.

Но на этот раз результаты раскопок, по своей оригинальности, превысили все ожидания археологов. Под тонким

слоем льда они нашли сверток, который с величайшим интересом развернули при свете фонаря.

— Чорт побери, — смирительные рубахи — целая дюжина их! — воскликнул доктор.

— Вы ошибаетесь... не может быть... дайте поглядеть, — закричали остальные.

— Они в прекрасном состоянии, — продолжал доктор, ощупывая ткань.

— Да, но они не прорезинены и промокают, — произнес Левисон.

Собственно говоря, эти замечания характеризовали новое критическое отношение людей к «опасности безумия», якобы связанной с полярными зимовками. Наивный страх, побудивший включить смирительные рубахи в имущество первой экспедиции, вместе с четвертью тонны капель от кашля, при климате, где простуда — величайшая редкость, отошел в область предания. Но, может быть, я ошибаюсь. Ведь среди нашего груза мы нашли две кипы конского волоса и ящик какого-то «целебного питья из трав», присутствие которого явилось загадкой даже для заведующего снабжением. У нас было бы еще и два парадных гроба, обитых шелком и с серебряной дощечкой для указания фамилии покойника, если бы адмирал Бэрд не угнал их обратно на «Руперт». Это было большим разочарованием для Карбоне, мечтавшего воспользоваться гробиком в качестве койки. «Подумайте, — сказал он, — какая это была бы чудная кровать — она не пропускала бы сквозняков».

Теперь, когда я бросаю ретроспективный взгляд на наше антарктическое житье-бытье, вся картина ясно встает передо мной, и мне кажется, что полярная ночь вовсе не была уж так плоха. Правда, были моменты, когда жизнь казалась почти невыносимо-мучительной, — холодной, мрачной и тоскливой, и порою мы говорили и делали то, чего не сказали и не сделали бы при других условиях, при менее скученном и монотонном существовании. «Все мы немного сумасшедшие» — сказал как-то Джон Дэер.

Но, как ни странно, в памяти остались и бесконечно длительная тьма, и наша тоска по солнцу и свежей зелени, и невыразимо прекрасные часы, когда лунный свет заливал барьер и в сказочном сиянии оживали безмолвные застывшие поля; эгоизм и замкнутость некоторых наших товарищей и благородство и чуткость других и, наконец, не только трудности, но и увлекательность работы. Воспоминания сумбур-

ные и поверхностные. Но такова была и жизнь. Что можно было почерпнуть из медленного течения подземного существования или из застывшей неподвижности ледового мира? «Немного пены на поверхности, — заметил Перкинс, — и почти что стоячая вода — без больших глубин и сильных течений».

Распространенное с давних пор мнение, что у человека в полярных условиях быстро стирается искусственный налет цивилизации и обнажается его истинная сущность, не соответствует действительности. Напротив, природа как будто способствует как в отношении тюленей и пингвинов, так и человека нарастанию непроницаемых, защитных слоев жира, под которыми эмоциональные и интеллектуальные процессы замедляются, находясь как бы в состоянии зимней спячки. Антарктика — естественная среда инертности. Однажды Линдсей увидел высоко на утесе, только что отделившемся от остальной массы барьера, тело молодого пингвина, притянутого ко льду. Сколько лет птица лежала там в своей ледяной могиле, невозможно было сказать; вероятно не мало, если судить по скопившейся вокруг массе льда. Разумеется, несчастное создание было в таком же «свежем» состоянии, как и в день своей гибели.

Стужа, казалось, способствовала такой же окаменелости духа.

Если даже внутреннему подсознательному человеку, будто бы обитающему в каждом из нас, и удавалось выбраться наружу, он был слишком изнурен, чтобы бурно проявиться. «Игра не стоит свеч» — говорил Джим Стерретт.

Собственно говоря, Маленькая Америка достигала своего эмоционального апогея ежедневно вскоре после 6 часов утра, когда сонный и продрогший дежурный по кухне, приступая к исполнению своих обязанностей, находил печку погасшей, снеготаялку замерзшей, котел для воды пустым и полки уставленными до потолка грязной посудой, беспечно оставленной полуночными едоками. Начиная с заместителя начальника, мы все поочередно дежурили, поэтому каждое утро из кухни раздавались свежие выкрики возмущения и гнева, не дававшие, увы, никаких положительных результатов, ибо, как и следовало ожидать, все оставалось по-старому.

Чрезвычайно трудно было вывести Маленькую Америку из состояния беспечного равновесия. Хотя, благодаря радио, мы находились в курсе всех мировых событий, ничто как будто не производило на нас особенно сильного впечатления. Я помню только два случая, когда новости вызвали оживлен-

ные комментарии за столом — арест Бруно Хауптманна [1] и убийство Дольфуса. [2] Известие о смерти брата Мэк-Кормика, погибшего при воздушной катастрофе, острой болью отозвалось в наших сердцах, и мы все были глубоко потрясены, когда узнали, что адмирал Бэрд чуть было не погиб на передовой базе. Но обычно все, что выходило за пределы наших личных интересов, нас мало трогало и не казалось нам особенно существенным.

Однажды в кухне начался пожар. Загорелся уголь, выпавший из плиты, и комната наполнилась дымом. Дежурные Раусон и Пейн продолжали невозмутимо мыть посуду, не выказывая ни малейшего интереса к усилиям повара затушить огонь, хотя они сами уже наполовину задохлись в дыму. Носясь по комнате и совершенно безуспешно действуя огнетушителем, Карбонэ в большом волнении набросился на дежурных и осведомился, собираются ли они, чорт побери, что-нибудь предпринять?

— Это не наше дело! — хладнокровно промолвил Раусон.

— Что не ваше дело? — вскричал повар.

— Тушить пожары, — объяснил Раусон.

От удивления и негодования наш повар впервые в жизни потерял дар слова.

— Разумеется, — подтвердил Пейн, поднимая сквозь дым боченок свежей воды. — Дежурные по кухне обязаны лишь мыть посуду и накрывать на стол. Все остальное должен делать повар. Приказ № 5, параграф первый.

— Совершенно верно, — добавил Раусон. — Кроме того, пожар возник по вашей вине.

К этому времени языки пламени лизали пол, и Карбонэ помчался через дорогу во «Дворец науки» с призывом о помощи.

Несомненно, гнет полярной ночи сильнее ощущался в прошлом, когда исследовательские партии были меньше, хуже обставлены и зимовщики не имели возможности разнообразить свое существование осмотром вездеходов и самолетов и подготовкой к целому ряду весенних походов. Всю зиму скрипели электрические пилы и свистели станки в механической мастерской, верещал радиотелеграф, шипели куски ворвани, сжигаемой в препараторской, деловито жужжала швейная маши-

---

[1] Убийца ребенка знаменитого американского летчика Линдберга. *(Прим. ред.)*

[2] Австрийский президент. *(Прим. ред.)*

на, пульсировало динамо, и то и дело раздавался призыв натянуть брезент над большим самолетом, принести горючее для электроустановки, прочистить снеготаялку, укрепить осевшую крышу в туннеле, или, что случалось нередко, призвать к порядку бычка. «Айсберг» рос как на дрожжах, и с ним с трудом справлялись три человека.

— Послушай, — сказал однажды Коксу измученный Новилл. — В следующий раз, когда это проклятое животное вырвется из коровника, не обращайся ко мне, — у меня и без того достаточно забот и хлопот, и все они сводятся к тому, чтобы вас доставить живыми домой.

## II

Человеческие восприятия весьма несходны между собой, но лично для меня полярная ночь была одним из самых приятных периодов пребывания в Антарктике. Темные месяцы были вместе с тем и тихими месяцами; во время зимы не было той спешки, суеты и волнений, которые принесла с собой весна. У нас было время отдышаться.

Ночь обладала своеобразным величием. Стоило лишь покинуть подземелье и очутиться на поверхности, и вы невольно проникались красотой и покоем спящей природы, ее необъятностью и безмолвием, блеском звезд на черном бархате небес и причудливым великолепием полярного сияния, то прорезающего небосвод бледной струей серебра, то вспыхивающего яркими, лучистыми, вечно меняющимися полосами света. Поднимая глаза с волнистых очертаний барьера, вы видели сквозь мглистую завесу ледяных кристаллов магические явления рефракции: круги около луны, ложные луны и наиболее редкое явление — корону, когда лунный диск, словно отполированная старинная серебряная монета находится между концентрическими кругами нежных красок — голубых, светлозеленых и дымчато-красных.

В такие минуты душа будто раскрывалась и сливалась с космосом, и подобно Пьеру в «Войне и мире» хотелось воскликнуть: «И все это мое, и все это во мне, и все это я!» И казалось, что дни будут сменяться днями, и вечно будет неподвижен воздух, льдом заковано море, лучисто ясен небосвод и в безмятежный, глубокий сон погружена земля.

Но как обманчив был этот ненарушимый покой! Неожиданно поднимался ветер, начинала бушевать пурга, и от тишины и безмолвия не оставалось и следа. Окружавший вас

мир превращался в зловещее безумие ревущего урагана, снежных смерчей, стенаний, крика и шума, напоминавших гул горной реки во время весеннего разлива.

Как хорошо было укрыться в подземное убежище, пока длилась пурга, каким оно казалось тогда уютным и надежным! Над головой — дикий разгул наступившей стихии, а вокруг — безмятежность глубокого пруда. Но помоги вам небо, если шторм настигал вас вдали от станции или хотя бы на территории Маленькой Америки!

В мгновение ока вы могли безнадежно заблудиться на дороге, по которой вы проходили неисчислимое количество раз. Оглушенный ветром, ослепленный снегом, с трудом ловя ртом воздух для дыхания, вы ударялись о столб, падали, оступившись о ящик, и, как бы вы ни напрягали память, эти предметы казались вам абсолютно незнакомыми и вы никак не могли определить их местоположения. И панический страх охватывал вас, вам казалось, что вы не найдете входа в спасительные туннели и будете метаться кругом — беспомощная марионетка в руках бесчувствующихся сил.

Направляясь от старого здания столовой во время метели, Шлоссбах полчаса блуждал по Маленькой Америке, прежде чем он добрался, не имея ни малейшего представления, где он находится, до входа в туннель, ведущий в собачий городок. В тот же день Ронне побежал из «особняка» в кухню. После первых же шагов страшный порыв ветра закружил его, и он сбился с пути. Перепуганный до смерти, дрожа всем телом и бормоча какие-то несвязные слова, он решил, что настунили его последние минуты, как вдруг споткнулся о лыжи, лежавшие перед дверью «особняка», который он так недавно покинул. В самые страшные зимние вьюги Гриммингер, обвязанный вокруг тела канатом, конец которого держал Хейнес, совершал вынужденную прогулку, чтобы произвести обычный отсчет температуры. Хотя метеорологическая будка находилась на расстоянии всего лишь двенадцати шагов, Гриммингер добирался до нее вслепую, ориентируясь чутьем.

Полнейшая тьма, которой сопровождались метели, действовала угнетающе на человеческую психику и порождала чувство безотчетного панического страха. Поразительно, как быстро пурга разобщала людей. Однажды в слабый ветер пятеро зимовщиков вышли за горючим для радиоотдела. В несколько секунд ветер достиг силы урагана, и хотя люди шли рядом, снежные смерчи, поднявшиеся с земли, почти

тотчас же разъединили их. В конце концов трое вернулись одновременно, но остальные два добрались до входа в туннель гораздо позже, когда мы уже собирались выслать на их поиски спасательную партию.

Надо, впрочем, сказать, что такие прогулки были непростительны, и опасность происходила от беспечности или неосторожности зимовщиков, так как за малым исключением все атмосферные изменения заранее предсказывались Хейнесом и Гриммингером. Бывало, у поверхности воздух был почти неподвижен, а подъемы шаропилотов показывали значительную скорость ветра уже на небольшой высоте. Я помню, в один спокойный день Билл Хейнес предупредил нас, что на высоте 250 метров дует ветер с скоростью 18 метров в секунду. Порою эти потоки воздуха внезапно опускались и с огромной силой поднимали и кружили столбы снежной пыли.

Все же было бы ошибочно считать Маленькую Америку особенно ветреным местом. Сильные ураганы были скорее редким явлением. Просматривая метеорологические отчеты, мы видим, что за весь год было 5 сильных, 15 средних и 112 слабых штормов. Наибольшая скорость ветра составляла 30 метров в секунду, а средняя — 6 метров. Ветер дул преимущественно с востока. В апреле, наиболее ветреном месяце, средняя скорость ветра равнялась 7 метрам в секунду, а в самые спокойные месяцы — в августе и декабре — 4 метрам. Поразительно малые скорости могут быть частично приписаны защитной гряде, окружавшей город. В долине воздух был менее подвижен. Нередко случалось, что чувствительные чашечки анемометра еле двигались, а в то же время тяжелые лопасти ветряного двигателя, возвышавшегося на одной из двадцатиметровых радиобашен, быстро вертелись.

## III

Мороз без ветра переносился нами сравнительно легко. Часть зимовщиков ежедневно выходила на прогулку, и мы нередко устраивали большие лыжные пробеги в Китовую бухту, даже в самые холодные и темные дни зимы. Приятно было находиться на свежем воздухе и чувствовать, как очищаются легкие от спертой, чадной атмосферы подземелья.

К счастью, очень низкие температуры обычно сопровождались полным безветрием, и чашечки анемометра над упра-

вленческим зданием часами оставались без движения. Порою, при малейшем дуновении воздуха слышно было, как замерзало дыхание, вылетая изо рта со странным, хрустящим звуком, напоминающим потрескивание маленьких хлопушек.

Разумеется, стужа не баловала антарктических спортсменов, и лица и руки наших лыжников вскоре покрылись волдырями и ранками, которые в сумеречном свете жилищ походили на проказу. Но на отмороженные щеки и носы никто не обращал особенного внимания, и они считались таким же обыденным явлением, как летний загар на родине. К сожалению, кожа становилась чрезвычайно чувствительной и при каждом резком охлаждении немилосердно болела, как при сильном ожоге.

Несмотря на это, вовсе не нужно было особенно кутаться. При беге на лыжах достаточно было надеть лыжные сапоги, две пары шерстяных носков, шерстяную рубаху и штаны, шелковое или шерстяное белье, шлем, двойные варежки, легкие брезентовые брюки и ветряную рубашку. Это чрезвычайно раздражало наших кинооператоров, которые имели, повидимому, категорическое предписание из Холливуда снимать мужественных исследователей обязательно «в мехах». Но меха мы носили лишь при полетах, когда нельзя двигаться, или во время походных стоянок, или же, наконец, когда кинооператорам удавалось завербовать группу сговорчивых зимовщиков для какой-нибудь особой сцены, изображающей «мучения полярников в лютый антарктический мороз». В большинстве случаев «мучения» вызывались ношением меховой одежды. Двигаться в ней было нестерпимо жарко, кроме того мех распространял вокруг себя неприятный, кислый запах, отдаленно напоминавший запах влюбленного мартовского кота.

Ветераны утверждали, будто доктор Коман, врач первой экспедиции, однажды прошелся по открытому воздуху в чем мать родила, если не считать сапог и шлема, при температуре в —45°. Археологи извлекли знаменитый шлем из груды старого хлама, но потерпели полную неудачу при попытке найти героя, который согласился бы воскресить славную традицию. Следует, однако, упомянуть, что наш старший метеоролог — Хейнес — прожил зиму в коротеньких бумажных трусиках. «Лучше замерзнуть насмерть, — говорил он, — чем стирать эти длинные шерстяные кальсоны».

Но стоило подняться ветру, и холод становился настоящей пыткой. Хотя вьюга обычно приносила с собою значительное

потепление воздуха, легче было переносить 50° мороза при затишье, чем 25° — при ветре. Во время урагана ледяные сквозняки гуляли по туннелям, и даже в подземных жилищах становилось весьма прохладно.

Передвигаться в ветреные дни невыразимо мучительно. Ветер рвет одежду, стегает и жжет тело, высасывает воздух из легких, а уйти от него некуда, так как ледяная пустыня барьера предоставляет не лучшую защиту, чем открытое море. Руки и ноги коченеют, чувство беспредельной усталости одолевает вас, и холод сжимает в своих объятиях, как ледяная вода — обессиленного пловца.

Сначала мы изобретали и испытывали всевозможные типы масок для лица. Повидимому, наиболее удачной оказалась маска, изготовленная Джуном для адмирала Бэрда, которую он взял с собой на передовую базу. Сделанная из брезента, натянутого на легкую металлическую сетку, она покрывала все лицо, оставляя лишь узкие отверстия для глаз, носа и рта. Обычный тип маски представлял собой кусочек бараньей шкурки, защищающей верхнюю часть лица. Впрочем, защита была весьма слабая из-за инея, который образовывался от дыхания; маска очень скоро замерзала и становилась твердой, как картон.

Лыжные пробеги в ясные, безветреные часы ночи доставляли своеобразное наслаждение. При свете луны взор охватывал на много миль кругом белоснежные дали. В чистом воздухе далеко распространялся звук. Внизу, в Китовой бухте, до нас ясно доносилось жужжание электростанции, к которому присоединялись различные стихийные шумы — треск и шуршание сжимающегося льда, порою переходящие в грохот, и необычайные звуки, свидетельствующие о присутствии тюленей на глубине 5 метров под толстым ледяным покровом: стук голов о ледяные своды, трение тел о ледяные стены, заглушенный писк, визг и почти что птичье чирикание. Когда мне довелось это впервые услышать, я едва поверил своим ушам.

В течение зимы бывали периоды заметного потепления. Массы более теплого воздуха с севера и востока нередко поднимали температуру до —7°, а в мае и июне мы почти страдали от нашествия «жарких волн». Шестнадцать дней подряд, с 22 мая по 6 июня, термометр ни разу не падал ниже —29°, а дважды поднялся до —4°. Снег стал рыхлым, и казалось, вот-вот наступит оттепель. С крыш, обогреваемых изнутри печами, текла вода, и в жилища проникала весьма не-

приятная сырость. Измученные обитатели верхних коек в управленческом здании подвесили под потолок всевозможные кастрюли и ведра, чтобы спасти спальные мешки от влаги. Пока снова не наступил желанный холод, наши метеорологи находились в полной опале.

27 июля произошло чудо — пошел дождь! Отнюдь не тропический ливень, — лишь отдельные, мелкие капли, увлажнявшие реки и ладони поднятых рук. Все население Маленькой Америки гурьбой высыпало наружу, включая даже завязятых нелюдимых жителей, ни разу не высовывавших нос на поверхность со дня захода солнца.

— Но я не виску дождя, — с видом обманутого человека буркнул повар.

Гримминger опустил на землю фонарь, чтобы остудить его до температуры снега, более холодного, чем воздух, затем быстро поднял, и чудо подтвердилось — на стекле заблестели водяные капельки.

Несмотря на «жаркие волны», климат был достаточно живительный даже для самых рьяных любителей студеного воздуха. Средняя температура мая равнялась —33°,3, июня —30°,6, июля —44°4, августа —45°,5 и сентября —44°. С марта по сентябрь термометр 60 раз показывал ниже —45°,5, 27 раз ниже —51° и 3 раза ниже —57°. Январь 1934 года был наиболее теплым месяцем со средней температурой в —4°,7. Средняя годовая температура составляла —23°,3. В августе — самом холодном месяце — 23 раза было больше 40° мороза, и 8 дней подряд термометр показывал 50—55° ниже нуля.

## IV

На медленной реке темноты жизнь текла между берегами рутины. По окончании строительства станции было единогласно постановлено вставать в 8 часов утра, а завтракать с 8 до 9 часов. Вскоре, однако, из-за обилия подготовительных работ к весенним походам пришлось передвинуть время утреннего вставания на 7 часов.

В полдень мы собирались ко второму завтраку, состоящему, как правило (и вне правила!), из горохового супа, колбасы, мяса в консервах, сардинок, кофе или какао и изредка сладкого, то есть компота в консервах.

Но главным событием дня был обед. К обеду подавался суп, мясное блюдо, сушеные овощи, свежий хлеб, сладкое

и кофе. С мясом нам пришлось туговато. Большая часть свежей говядины испортилась во время южного плавания, и в результате к середине полярной ночи, когда экспедиции предстояло еще полгода провести на льду Антарктики, запасы ее пришли к концу. Заменой служила соленая конина, ветчина, свиные ножки, баранина и неизбежное тюленье мясо. Иногда по воскресеньям Карбонэ баловал нас цыплятами, причем зимовщики, желая продлить удовольствие, мужественно ограничивались одной порцией. Но эта похвальная бережливость на сей раз оказалась бесполезной, потому что в одну прекрасную (вернее, весьма мрачную) ночь собаки сорвались с цепи, ворвались в мясохранилище — фатально расположенное над собачьим городком — и покончили с птицей.

Мясо, прежде чем поступить в распоряжение Карбонэ, ежедневно осматривалось доктором. Атмосфера глубокой печали опускалась над Маленькой Америкой, когда Потака осуждал на изгнание соблазнительную тушу говядины, доставленную на кухню по какому-нибудь торжественному случаю. Но плотоядным и гастрономическим инстинктам антарктических жителей неведом был страх перед бациллами гниения. Как только доктор отворачивался, наименее подозрительные куски поспешно отрезались, и на следующее утро аромат бифштексов заполнял туннели, ведущие во «Дворец науки». Повидимому, мясо было не особенно тухлое, так как у нас никто не умер.

Три раза в неделю, в 7 часов вечера, происходили киносеансы. Кинофильмы, подобно книгам в библиотеке, представляли собой необычайную смесь хороших и плохих, но даже самые скверные доставляли, очевидно, известное удовольствие, потому что, сколько бы раз они ни появлялись на экране, «кинотеатр» был переполнен зрителями.

Прибывающим зрителям заведующий хозяйством Корей протягивал вечернее лакомство: плитку шоколада и мешочек орехов.

Киносеансам в Маленькой Америке были присущи совершенно особенные специфические черты. Бывало, возвращаясь с лыжного пробега из Китовой бухты, продрогший до мозга костей, но умиротворенный, вы невольно вздрагивали, внезапно услышав взволнованный женский голос, доносившийся из отдушин столовой: «Ах, милый, что ты делаешь? Не надо, оставь меня...» — «Господи помилуй, неужели такие вещи еще где-то происходят?» — проносилось у вас в голове.

В 10 часов вечера столица Антарктики погружалась в сон. Электрический свет выключался, прекращалась топка печей, и все двери открывались настежь, чтобы ввести из туннелей приток свежего воздуха. Собственно говоря, этот час мы установили главным образом из-за необходимости беречь уголь и электроэнергию. Большинство зимовщиков приспособило себе ночники — лампочки, питаемые батареями от электрических фонарей, или керосиновые коптилки, и при свете их пытались еще часок лежа читать. Но температура воздуха быстро падала, руки коченели, дыхание начинало замерзать, и вскоре «косчные огоньки» один за другим гасли.

Некоторая часть работы велась далеко за полночь. Так, радист Бэлей обычно еще долго «разговаривал» с внешним миром, в зависимости от того, как быстро ему удавалось связаться с Нью-Йорком или Буэнос-Айресом; Брэмхолл и Цуи в любые часы дня и ночи производили наблюдения над космическими лучами и магнитными элементами, а Перкинс, мирная душа, предпочитал ночную тишину для своих занятий с микроскопами, так как днем «Дворец науки», вследствие его вместительности, являлся излюбленным приютом любителей дискуссий. Перкинс стал окончательным приверженцем ночной работы после того, как Шлоссбах и Джстин 5 часов подряд, не жалея голосовых связок, обсуждали по соседству с ним противоцынготные свойства «целебного питья из трав».

Утреннее вставание было самым тягостным моментом всего нашего житья-бытья. За ночь температура в жилищах катастрофически падала, и адский холод проникал в жилища. Вода для мытья замерзала, обувь становилась твердой, как железо, сырая одежда, подвешенная над печкой, покрывалась тонким слоем льда, иней оседал на спальных мешках, а через отдушины и малейшие трещинки вокруг труб залетал снег, который почему-то непременно скоплялся в кальсонах и носках.

И вот в это темное, сонное ледяное царство в 7 часов утра врывался ночной дежурный, чтобы пробудить нас от сладких сновидений. Приемы менялись, в зависимости от темперамента дежурного. Больной, светлый Ал Вадэ, всегда бодрый и жизнерадостный, становился посреди комнаты, тряс обеими руками печку и вопил: «Эй, вста-вай под-ни-майся, вста-вай, подни-май-ся», иногда добавляя весьма ценные сведения: «Горячие пирожки к завтраку, но повар ужасно не в духе». Биолог Линдсей говорил виршами: «По утрам поваляться в постели — прекрасно. Да, но завтрак твой слопают, вот что

опасно!», которые он произносил полным голосом, стоя у двери. Линдсей был достаточно ловок, чтобы своевременно скрыться, не получив увечья. Левисон деликатно теребил спальные мешки; а если дежурил Фламинг, мы об этом тотчас же догадывались по тому грохоту, который он поднимал: либо труба дымохода валилась на пол, либо сам дежурный падал, зацепившись за стул или за ящик с углем. Дэстин не поленился снять с вездехода сирену и тащил за собой аккумуляторную батарею из комнаты в комнату. Гениальное изобретение чуть было не стоило ему жизни.

Но каково бы ни было утреннее приветствие, чтобы встать, надо было сделать над собой большое волевое усилие. Трудность обусловливалась не столько холодом, сколько чувством усталости, физической слабости, которую доктор Потака объяснял отчасти отвратительной вентиляцией, отчасти ослаблением нервной системы, вызванным низкими температурами воздуха и отсутствием движения, свежей пищи и солнечного света. Человеческий организм, казалось, с трудом восстанавливал утраченные силы. Даже мелкие порезы чрезвычайно медленно заживали. Возможно также, что напряженная, мучительная работа по выгрузке кораблей и строительству Маленькой Америки оказалась более изнурительной, чем мы сами это сознавали.

Хотя приказ по станции гласил, что весь состав зимовщиков должен быть на ногах с 7 часов утра, никто особенно не следил за точным его выполнением. Откровенно говоря, дисциплина у нас была отнюдь не суровая, и в этом отношении мы, пожалуй, сильно отличались от традиционных полярных зимовок. Наша экспедиция представляла собой дружеский коллектив людей, знающих свое дело и те требования, которые к ним предъявлялись, причем каждый член коллектива работал в соответствии с индивидуальными склонностями ради единой, общей цели. Быть может, только такая система свободных товарищеских взаимоотношений могла сплотить и сблизить различные темпераменты и характеры, заключенные в катакомбах Маленькой Америки.

На первых порах, пока начальники отделов и руководители работ чувствовали всю остроту возложенной на них ответственности, они буквально засыпали нас письменными распоряжениями, снабженными подписью с указанием чина и должности писавшего. Но это выходило как-то глупо: нередко случалось, что зимовщик, которому адресовалось официальное предписание, сидел на койке над «начальником» в том же

грязноватом, сером белье, пытаясь сочинить столь же формальный рапорт, предназначавшийся для этого же «начальника». Кроме того, в Маленькой Америке не было места, где бы можно было сложить всю эту писанину, а потому она чаще всего употреблялась для растопки печей. В конечном счете бюрократический метод общения сам собою отпал, и в дальнейшем все вопросы улаживались путем устных переговоров.

Требовалось ли Бромхоллу новое приспособление для его прибора или Боулингу какая-нибудь часть для самолета, они договаривались об этом с механиком Бойдом за утренним кофе. Если заведующему снабжением нужна была помощь, чтобы извлечь тяжелые ящики со склада, он искал добровольцев. Такой же полюбовный способ характеризовал снаряжение полевых партий.

Живя одной обшей, тесной семьей, мы то и дело открывали в наших товарищах черты незыблемого благородства и чуткости. Хотя часть зимовщиков, отличалась известной замкнутостью, уклоняясь, быть может бессознательно, от обременительных работ, выходящих за пределы их непосредственных обязанностей, всегда находилось несколько человек, готовых взяться за любую черную работу. — они выходили в пургу, чтобы выгрести из-под снега барабаны с горючим для электроустановки, незаметно присоединялись к дежурным по кухне во время обеденной сутолоки, брались за снежные лопаты после бурана, словом, всюду и всегда оказывали спасительную помощь. И когда вы чувствовали себя особенно утомленным и унылым, охваченным чувством тоски и одиночества, неожиданное проявление доброты и душевной ласки озаряло окутывавший мрак лучами тепла и света.

## V

Полярная ночь была прежде всего периодом подготовки к весенней кампании. Выход был назначен на октябрь, и в течение четырех месяцев все помыслы жителей Маленькой Америки были направлены к полевым походам. Они служили главной темой разговора за столом, а также предметом бесконечных совещаний. Поултер, Иннес-Тейлор, Раусон и Джун вместе с начальниками партий вырабатывали мельчайшие детали работы и время от времени сообщали по радио адмиралу Бэрду о ходе подготовки.

Помимо исследовательских полетов (о которых в дальнейших главах сообщает адмирал Бэрд), программа предусматри-

вала 3 продолжительных санных экспедиции для производства обширных научных работ в совершенно девственных областях. По своему масштабу эта атака должна была оказаться непревзойденной в южных полярных странах.

Я позволю себе сказать несколько слов о целях и задачах каждой из этих партий.

### *Геологические работы в районе гор Королевы Мод*

Геологическая партия в составе 3 человек должна была произвести геологическую и палеонтологическую разведку неисследованной восточной части горной цепи Королевы Мод. В 1930 году профессор Гулд — старший геолог первой экспедиции — проник вместе со своим отрядом на восток, вдоль подножья гор Королевы Мод, до ледников Леверетт и Торн. Мы предполагали продолжить эти работы, то есть, достигнув по ледяному барьеру Росса подножья гор Королевы Мод, — подняться затем на ледник Леверетт и устроить у его северо-западного отрога продовольственный склад с запасами, рассчитанными на 38 дней. Продолжительность работ партии составляла 3 месяца.

В задачи геологической партии входило: тектонический разрез горной цепи Королевы Мод; поиски ископаемых; выяснение простирания горной цепи; картирования новых гор, открытых во время восхождения на ледник, и ежедневные метеорологические наблюдения в высоких южных широтах.

Геолог Блэкбери возглавлял партию; Пейн принимал участие в качестве радиста и навигатора, а Рэссел в качестве каюра. Перевозочные средства партии состояли из 2 упряжек, по 9 собак каждая.

### *Сейсмические и магнитные работы на полярном плато*

Вторая партия, состоящая из 4 человек, направлялась на полярное плато через ледяной барьер Росса и горную цепь Королевы Мод для производства сейсмической и магнитной съемки. Эти работы представляли огромный интерес и являлись одним из наиболее крупных научных начинаний, когда-либо предпринятых в полярных областях.

Начальниками партии были геофизик Морган и физик Брэмхолл. Их сопровождали лучшие лыжники экспедиции — Роупе и Эйлефсен, так как подъем на горы с тяжелой покла-

жей требовал большого искусства. В распоряжении партии находилось 4 собачьих упряжки.

Планом предусматривалось, что сейсмомагнитная партия дойдет вместе с геологической партией до подножья гор Королевы Мод. Затем они расстанутся, причем геологическая партия поднимется на ледник Леверетт на юго-восток, а сейсмомагнитная — на ледник Торна до плато.

Магнитная съемка, порученная Брэмхоллу, должна была явиться продолжением работ по исследованию земного магнетизма, выполненных в Маленькой Америке. Цель съемки заключалась в собирании данных, относящихся к суточным колебаниям, распределению и местным аномалиям магнитного поля в области, дотоле почти не исследованной. Научный инструментарий состоял из деклинографа, весов Аскания и теодолита для астрономических определений азимута и местоположения магнитных пунктов; последние должны были отстоять друг от друга на 25—30 миль.

В задание сейсмической партии Моргана входило определение толщины южнополярного ледяного покрова. По весьма неточным подсчетам принималось, что толщина ледяных масс на полярном плато достигает 3000 метров. Успешные сейсмические исследования вдоль кромки плато должны были пролить свет на характер суши, находящейся подо льдом, и, может быть, доставить первые фактические данные о том, какова была глубина ледяных потоков в ледниковую эпоху.

Прибор для сейсмических исследований в принципе тождествен с эхолотом, применяемым на судах для определения глубин океана. Им измеряется скорость и путь звуковой волны под поверхностью. Взрывом пороха создается как бы искусственное землетрясение. Чувствительные вертикальные сейсмографы, расставленные на известных расстояниях от места взрыва, улавливают слабые колебания земли и превращают их в электрические импульсы, от которых вибрируют гальванометры с прикрепленными зеркальцами; последние отражают световой луч, запечатлевающийся на быстро движущейся полоске фотобумаги. На эту запись налагается секундомерная кривая полученная от камертона с электрическим приводом и позволяющая вычислить время пробега звуковой волны с точностью до $^1/_{100}$ секунды. По мнению Моргана, много лет проводившего сейсмические исследования в нефтеносных районах, максимальная ошибка прибора при определении толщины слоя породы или льда не превышает одного метра на сто.

Общий вес всего снаряжения партии, считая научный инструментарий, провиант, палатки и пр., составлял не менее 3 тонн, причем половину груза предстояло поднять на полярное плато.

Это было со всех точек зрения чрезвычайно трудное и безусловно опасное начинание.

### *Геологические работы на Земле Мари Бэрд*

Санная партия в количестве 4 человек имела задание произвести геологическую разведку в неизученной горной цепи Земли Мари Бэрд, расположенной к востоку и северо-востоку от Маленькой Америки и открытой адмиралом Бэрдом во время его полетов в 1929 году.

Нога исследователя еще не вступала на эту землю, и на партию возлагалась почетная роль быть первой научной единицей, которая проникнет в обширную область, открытую авиацией.

Маршрут партии лежал к горам Рокфеллера, затем к хребту Грэс Мэк-Кинлей, а оттуда на север вдоль горной цепи к берегу. Расстояние до хребта Грэс Мэк-Кинлей составляло около 260 миль.

Обширные географические исследования в этой области мы предполагали осуществить при помощи авиации, поэтому программа работ партии предусматривала более конкретные цели: 1) геологические исследования для определения структурной связи гор шестой части света с другими материковыми массивами, в особенности с южноамериканскими Андами; 2) интенсивные поиски биологических и ботанических образцов, а также собирание проб снега и инфузорной земли для бактериологических анализов; 3) астрономические определения положения выдающихся точек по пути следования партии, чтобы обеспечить аэрофотосъемку наземной контрольной сеткой, и 4) обычные магнитные и метеорологические наблюдения.

Партия состояла из биолога Сейпла в качестве начальника и навигатора, геолога Уэда в качестве радиста и каюра, Корея — каюра и Стэнклифа — каюра и помощника радиооператора.

Вес снаряжения, необходимого для трехмесячного похода, равнялся 2700 килограммам, половину этого груза должна была доставить к месту работ вспомогательная партия. Транспортные средства партии состояли из 3 собачьих упряжек.

До выхода научных партий группы на вездеходах и собаках должны были устроить целый ряд промежуточных складов с запасами провианта для людей и собак, так как только четкая, хорошо налаженная система вспомогательных отрядов могла обеспечить успешное проведение полевых работ.

План вспомогательных работ был составлен Пинес-Тейлором вместе с начальниками партий. Джун и Демас возглавляли группу на вездеходах, а Пинес-Тейлор — вспомогательные санные отряды.

Вся южная весенняя кампания насчитывала 13 человек, 2 вездехода, 81 собаку и приблизительно 13 000 кило груза.

## VI

Чтобы снарядить в путь уходящие партии, Маленькая Америка лихорадочно истощала все свои резервы. Несмотря на тщательное планирование, был обнаружен целый ряд недохваток. Хуже всего обстояло дело с горючим для вездеходов, и, чтобы как-нибудь разрешить этот острый вопрос, Новилл прибегнул к хитроумной сделке.

Маленькая Америка сжигала три различных сорта бензина. Авиационная группа имела излишек высокосортного горючего, непригодного для вездеходов. С другой стороны, радиоотдел обладал запасом бензина, применимого для нашего механизированного транспорта, но сам при этом испытывал недостачу в горючем. Новилл занял 6000 литров у радистов и передал водителям вездеходов, заменив это количество 4000 литров горючего, взятого у летной группы, в которые он влил 2000 литров керосина, что дало подходящую смесь для электроустановки.

В столице Антарктики воцарился режим жесткой экономии. Расход электроэнергии был доведен до минимума. Совершив обход станции, Уэйт и Новилл наложили запрет на пользование электричеством повсюду, где это не вызывалось абсолютной необходимостью. Наша подземная жизнь стала протекать при свете 10-ваттных лампочек, едва-едва прорезавших кромешную тьму. Ослепительное 1000-ваттное солнце, питавшее кино, было заменено 400-ваттной лампой.

Можно себе представить, что этот режим экономии пользовался приблизительно такой же популярностью, как, скажем, сухой закон. Больше всех возмущался повар, пожелавший знать, что от него, собственно, ждут: чтобы он готовил в темноте, что ли? «Быть может, это улучшит качество

ницы» — невозмутимо изрек руководитель работ. Плотники требовали электроэнергии для своих пил. «Первые плотники на этом материке, — возразил руководитель работ. — пускали в ход свои мускулы и не жаловались». В конечном итоге, после ряда контрабандных действий, закон вступил в силу, и ему пришлось волей-неволей подчиниться.

Но были и другие недостачи. Запальные свечи для приводных двигателей электростанции безнадежно затерялись, похороненные под снежными сугробами, и Уэйт обходился старыми, второсортными свечами, которые он занимал у летчиков. Его товарищ по несчастью, Демас, также переворачивал станцию вверх дном в поисках запасных свечей для вездеходов. Если при нем упоминались приводные ремни, Демас бледнел, и в его глазах вспыхивали лихорадочные огоньки. Прорезиненная ткань, которой первоначально были снабжены машины, растрескалась на морозе, и водители вездеходов мастерили замену из всевозможных лоскутов, на которые удавалось безнаказанно наложить руку. Кокс, например, обвинял Демаса в краже его единственной пары подтяжек.

Дэер исчерпал все ресурсы радиосклада, разыскивая нужные части, чтобы закончить конструирование походных радиоустановок для санных партий. Затем выявилась недостача фанеры, из которой делались ящики для провианта и футляры для радиооборудования. Зимовщики беспечно употребляли бо́льшую часть фанеры для всевозможных коробочек и ящичков, заботясь о своем личном комфорте, и теперь плотники совершали налеты на наши жилища, отбирая малейшие кусочки дерева, пригодные для их целей. Так как надо было обеспечить участников полевых партий брезентовыми костюмами, весенний гардероб «комнатных» исследователей неизбежно должен был состоять преимущественно из заплаток. Образцом наступающей моды могли служить брюки Гриммингера, во всех подозрительных местах заклеенные пластырем от мозолей.

Весь наличный запас снеговых очков был конфискован для нужд будущих путешественников, и остальным зимовщикам предоставлялось позаботиться о себе кто как может. Поултер и Флеминг в течение многих дней трудились над разрешением этой проблемы, пока им не удалось изготовить смесь, составленную из обыкновенных чернил и графита, растворенную в ацетоне и спирте, которую они наносили на специальное стекло и таким образом получали удовлетворительно окрашенный материал для очков. Когда партиной

заявил, что у него кончается материя для пошивки флагов. Поултер снова пришел на выручку, предложив употребить плотную черную фотобумагу, большой рулон которой был обнаружен в одном из старых хранилищ.

Все же я не отдавал себе полного отчета в остроте наших недостач, пока не увидел фон-дер-Вала и Демаса, украдкой пробиравшихся через дом радистов с большим куском дерева в руках, в котором я с ужасом опознал дверь — единственную дверь в нашу единственную уборную. Час спустя эта злополучная дверь была уже надежно прибита к бокам вездехода № 3.

В течение полярной ночи все наше санное хозяйство было приведено в порядок. Ронне и Эйлефсен с утра до вечера осматривали и ремонтировали сани. Тотчас же после завтрака один из них просовывал голову в кухню и вежливо осведомлялся у повара, можно ли внести сани. Затем, независимо от ответа, подчас весьма нелюбезного и отнюдь не положительного, они поспешно втаскивали огромную нарту и приступали к работе. Во время наших трапез почти всегда одна из нарт оттаивала, подвешенная под потолок, и с нее непрерывно капала грязная жирная вода и запекшаяся тюленья кровь, чем объяснялось ерзание на стуле и сложная акробатика обедающих.

Построенные под непосредственным руководством Чегки, сани второй экспедиции показали прекрасные результаты работы во время выгрузки кораблей и переброски запасов в Маленькую Америку. Несмотря на тяжелую поклажу и отвратительную поверхность области сжатия, в них не было обнаружено никаких конструктивных дефектов. Нарты отличались такой прочностью, что Иннес-Тейлор решил уменьшить их вес приблизительно на 16 процентов, соответственно укоротив некоторые части — полозья и копылья. Кроме того, чтобы улучшить скольжение саней по застругам и зернистому, весеннему снегу, каюры обшили полозья стальными полосками. Длина нарты равнялась $3^1/_2$ метрам, а ширина — 65 сантиметрам.

Привезенные из Соединенных Штатов сани-прицепы к вездеходам были слишком тяжелы. При транспортировке грузов к передовой базе мотористы пользовались и обычными собачьими нартами, но они оказались неудовлетворительными из-за недостаточной ширины. Не имея дерева, чтобы построить новые сани, Джун спроектировал своеобразный тип трехполозьевого прицепа путем конструктивного соединения

«Дворец науки»

Пуск шаропилота

2 нарт. Сани его изобретения, с успехом примененные при всех последующих моторизованных походах, весили около 80 кило, обладая грузоподъемностью в 1800 кило.

Продовольственный вопрос также потребовал тщательного пересмотра и всевозможных ухищрений. При первоначальных расчетах, до выезда экспедиции из Бостона, мы определили нашу потребность в провианте в 3000 человекодней. Однако выгрузочные работы и осенние походы вызвали значительно больший расход, чем мы предполагали, и Иннес-Тейлор высчитал, что для обеспечения весенних и летних полевых операций потребуется дополнительно 93 пайка, которые надо было заготовить в течение полярной ночи.

Кроме того, в результате осенних работ выяснилось, что состав походных пайков недостаточно богат жирами. Чтобы восполнить этот пробел, население Маленькой Америки было переведено преимущественно на постный стол, и Карбонэ добросовестно срезал с мяса весь жир.

В недрах собачьего городка, в помещении, где хранились тюленьи туши, при тусклом свете фонарика и шипящей печки, Рэссел и Пейн поспешно заготовляли 6 тонн пеммикана для собак санных партий. Это была адская работа. Из-за едкого, острого, горького запаха кипящего жира, мучительно действующего на обоняние самого неприхотливого человека, густого чада, заполнявшего помещение, и замерзших кусков тюленьих туш, разбросанных по снежному полу, — это мрачное подземелье отнюдь не пользовалось расположением зимовщиков и не привлекало к себе гостей.

— И все-таки у нас совсем не плохо, — утверждал Пейн. — По крайней мере можно спокойно работать, без того чтобы вам вечно мешали.

Тем временем в гараже совершались настоящие чудеса. В этой ледяной коробке Демас, фон-дер-Вал, Скиннер и Хилл в течение всей полярной ночи ремонтировали и перестраивали вездеходы, приводя в боевую готовность своих железных коней. Несмотря на то, что в гараже с 6 часов утра топилась печка, растапливаемая ежедневно ночным дежурным, там господствовала леденящая кровь стужа, и работать было очень тяжело. Однако водители, чтобы во-время закончить свое задание, не пользовались даже воскресным отдыхом.

До начала зимы ситроены пробежали 10 000 километров, и они нуждались в капитальном ремонте. Водители-механики произвели тщательный осмотр всех частей и на одном из моторов установили новые подшипники. Но основная про-

блема заключалась в борьбе с холодом. Главным источником бедствий мотористов было замерзание конденсата в бензинопроводах, и во время мартовских поездок к передовой базе приходилось то и дело голыми руками разбирать трубопроводы и выдувать из них лед. Чтобы избежать этого мучительнейшего труда, водители вставили в бензинопровод, непосредственно перед насосом, маленькую трубку с краном, при помощи которой они рассчитывали продувать трубопроводы в несколько секунд.

Чтобы иметь наготове запас теплого масла, под капотом был монтирован на передней стенке специальный бак для масла, так что оно обогревалось теплом двигателя. Бак был соединен с картером посредством маслопровода. Для облегчения спуска масла и незамерзающих растворов во время стоянок в удобных местах на цилиндровом блоке и на радиаторе были расположены спускные краны. Под капотом были устроены стеллажи для масленок и шприцев. Специальные выключатели в проводке от генератора к батарее должны были воспрепятствовать частому сжиганию предохранителей, а быстродействующий выключатель давал возможность водителю немедленно прервать ток, если в бензинопроводе появлялась течь или если машина попадала в трещину. Это делалось для того, чтобы уменьшить опасность пожара, с которой надо было считаться из-за большого количества бензина на вездеходе.

Под ловкими руками мотористов внешний вид вездеходов изменился до неузнаваемости. Чтобы не устанавливать в пути палатки, машины были превращены в подвижные лагери. На месте брезентового верха выросли стены, сконструированные из углового железа и досок и перекрытые брезентом, натянутым на деревянные и металлические перекладины. Внутри каждой машины были установлены 2 узкие складные деревянные койки и железная печь. Возвышающаяся над крышей дымовая труба, увенчанная колпаком, сообщала вездеходу комическое сходство с цыганским фургоном. Встроенный в настил алюминиевый самолетный бак позволил довести запас горючего на каждой машине до 700 литров. Новые конструкции были выкрашены в ярко-оранжевый цвет, отчасти для хорошей видимости, но главным образом из-за отсутствия у нас другой краски.

Когда железная кавалерия Демаса появилась, наконец, на виду у всей станции, ее внешний облик, говоря откровенно, не вызвал у нас эстетических восторгов. Наоборот, на голову

талантливых строителей посыпался целый ряд не слишком любезных замечаний и ядовитых шуток. Но не всегда дело в одной красоте, и весной уродливые громоздкие чудовища, носящие название вездеходов, спасли не одну человеческую жизнь благодаря своей реконструкции.

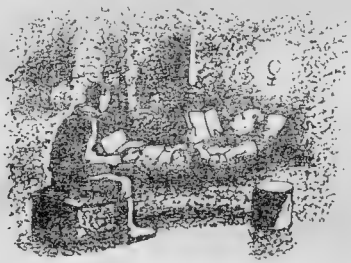
## VII

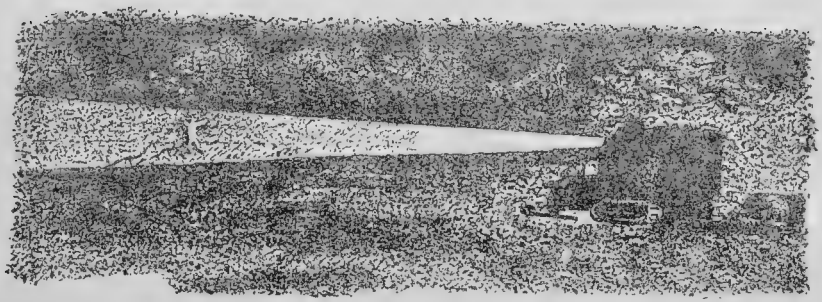
Некоторые люди обладают врожденной аккуратностью, которая остается неизменной при любой перемене географической широты. Жители Маленькой Америки спокойно могли ставить свои часы, руководствуясь пунктуальностью некоторых работников. Ровно в 8 часов утра, какова бы ни была погода, над управленческим зданием зажигался свет — это Гриммингер отсчитывал приборы в метеорологической будке. В 9 часов со стороны собачьего городка доносились заглушенные удары топора — дежурный кают рубил тюленьи туши, предназначавшиеся для утреннего «завтрака» наших четвероногих друзей. За минуту до полудня во всех зданиях мигал свет — условное предупреждение Бэлея прекратить работы на электрических станках, пилах и прочих электроприборах, пока он не примет радиокорреспонденции из Нью-Йорка. И, наконец, ровно в полночь из управленческого здания раздавался стук молотка — доктор Потака приступал к изготовлению ящиков. Почему? Этого никто не знал! Просто наш доктор питал непреодолимую страсть к плотничьим работам, и из-под его рук в шестой части света появились на свет сотни всевозможных ящичков.

Обитатели столицы Антарктики также весьма регулярно посещали занятия, чтобы повысить свои знания. Под мудрым руководством ректора Перкинса антарктический университет блестяще начал свое существование. Невзирая на столь сугубо серьезные темы лекций, как, например, «Задачи антарктических наблюдений над метеорами», «Происхождение теории полярного фронта» и «Программа изучения космических лучей», аудитория (она же и кухня) на первых порах была битком набита слушателями. Новилл первый обратил внимание на необычайный успех университета, заметив непреложную связь между тягой к учению и явной неохотой заниматься физическим трудом. «Каждый раз, когда я пытаюсь завербовать нескольких человек для работы снежными лопатами, — жаловался он, — оказывается, что у них занятия по стенографии, которые они никак не могут пропустить».

Впрочем, вскоре университетский курс был сокращен, и занятия в нем преследовали строго утилитарные цели подготовки зимовщиков к весенним полевым работам — Раусон читал курс навигации; Уэйт обучал радиоделу, а Иннес-Тейлор — санным методам полярных путешествий.

Так жила и работала Маленькая Америка в ожидании прихода солнца. Страдали ли мы? — Бывало, страдали. Тосковали ли мы? — Признаться, тосковали. В особенности в самые темные зимние месяцы беспросветный мрак порою опускался на душу. Ссорились ли мы? — Без конца. Настоящее вавилонское столпотворение под землей. И все же бо́льшую часть времени жить было и интересно, и даже весело, и за зиму была выполнена большая, серьезная работа, которая весною принесла свои плоды.





*Глава XII*

## ПУТЬ НОЧЬЮ

I

Настойчивость, с которой наши научные работники проводили свои работы в полярную ночь, была поистине достойна восхищения. Не технические трудности являлись главной помехой, а полное отсутствие тишины и спокойной рабочей атмосферы. Маленькая Америка жила, ела, спала и разговаривала в шуме и тесноте. Уединения в обычном смысле этого слова не существовало. Это сказалось особенно остро, когда у внешней стенки клетушки, считающейся, по крайней мере во всех цивилизованных сообществах, местом, где можно спокойно предаваться одинокому созерцанию и размышлениям, зимовщики повесили мяч для бокса, пользовавшийся большой популярностью. Невероятный грохот при каждом ударе, от которого сотрясались стены, мог вызвать у самого уравновешенного человека нервное потрясение. Это делалось без всякого злого умысла — просто жители Маленькой Америки находились в положении сардинок в банке, и как природе ненавистна пустота, так нам ненавистен был вид человека, сидящего в одиночестве у своего стола.

Чтобы читатель мог себе воочию представить необычайно многообразную и шумную деятельность, обычно происходившую во «Дворце науки», я опишу ему следующую картинку, сохранившуюся у меня в памяти: плотник Кокс усердно ра-

ботает электрической пилой; патефон заливается во-всю; Брэмхолл и доктор Потака играют в одном углу в шахматы при непосредственном участии трех «болельщиков», дающих бесценные советы; из другого угла доносятся шумные голоса — моторист и каюр ведут излюбленный спор на тему «механический транспорт или собачьи упряжки»; Морган безнадежно вызывает в радиотелефон Блэка, находящегося на расстоянии полумили у сейсмического оборудования; Блэкберн стирает свои кальсоны в жестяном тазике и, споткнувшись, падает через него; Перкинс и Бойд возятся с киноаппаратом для микрофотографирования проб, которые биологи только что извлекли из замерзших глубин Китовой бухты; Стерретт звучно храпит, удобно расположившись на стуле и вытянув ноги на стол; Иннес-Тейлор, окруженный полдюжиной ассистентов, накладывает шов на рану собаки, пострадавшей в битве со своими собратьями; Сейпл и Линдсей рассматривают луковицы какого-то растения, которое они пытаются взрастить и Уолтер Левисон вваливается в комнату, с грохотом сбрасывая с плеч стофунтовый мешок с углем для топки печи.

И все же, несмотря на шум, гам и скученность, была выполнена большая научная работа, о которой я скажу несколько слов.

### *Исследования метеоров*

Профессор Поултер явился основоположником изучения метеоров в шестой части света. Исключительная прозрачность воздуха, вследствие его относительно большой сухости, благоприятствовала наблюдениям. Чтобы повысить ценность своей работы, Поултер связался с 70 обсерваториями и станциями, расположенными в различных местах земного шара, для производства однородных наблюдений. Станции эти были условно соединены в цепи, простирающиеся вдоль определенных меридианов. В географическом отношении система была так устроена, что по мере того, как одна цепь в более низких широтах двигалась с вращением земли от темного периода к светлому, другая цепь направлялась к темноте. Это позволило производить синхронные и непрерывные наблюдения в течение 4 месяцев полярной ночи. Был предусмотрен последующий обмен данными.

Основные цели наблюдений сводились к более точному определению количества метеоритных веществ, проникающих

в атмосферу земли; обнаружению новых метеоритных ливней; выяснению местоположения лучей; попытке выяснить связь между направлением полета метеоров и вращением земли, и, наконец, измерению высоты, на которой метеоры появляются и исчезают в земной атмосфере.

Устройство обсерватории я уже описал в одной из предыдущих глав. Она свидетельствовала о необычайном изобретательском таланте Поултера. Даже для своей койки он придумал полезное применение. Подвесив ее под самый потолок, он мог, лежа на спине и вытянувшись во весь рост, разглядывать небо в бинокли, встроенные в крышу, не делая при этом ни единого лишнего движения. Это изобретение восхитило всех без исключения жителей Антарктики.

Но особого внимания заслуживала вращающаяся подвесная платформа со стульями для четырех наблюдателей. Каждый из них глядел через круглое отверстие в куполе на небесный квадрант. Снаружи, над отверстием, была натянута проволочная сетка в виде 5 концентрических кругов, разделенных радиусами на 12 пронумерованных секторов, изобретенная Поултером и служившая условной системой координат для определения пути метеора.

Поултер начал свои наблюдения 22 апреля, то есть через несколько дней после заката солнца. Почти все население Маленькой Америки подверглось экзамену и было испытано в качестве наблюдателей, от которых требовались очень быстрые зрительные восприятия, так как метеор редко бывает видимым дольше одной десятой доли секунды. Прежде чем неопытный наблюдатель успеет опомниться, на небе уже зажегся и погас красный, зеленый, желтый или синий луч.

В течение зимы определились способности того или иного наблюдателя, и в конечном итоге штат Поултера состоял из Смита, Стерретта, Флеминга, Линдсея и Кларка. Пока длилась темнота, жизнь их была незавидная и во многих отношениях напоминала существование пожарных. В любой час ночи стоило только небу проясниться, как наблюдателей поднимали из теплой постели, и они сломя голову бежали в обсерваторию, чтобы приняться за работу. Если вы входили в темный павильон, вам прежде всего бросалось в глаза беспорядочное сплетение ног, свисавших с потолка, а окружавшая вас тишина то и дело прерывалась загадочными для неискушенного человека сообщениями: «1 запятая 5, 45 градусов — 7 запятая 3, 20 градусов... третьей величины»...

Результаты наблюдений превысили самые оптимистические ожидания Поултера. Несмотря на значительную облачность, в Маленькой Америке были замечены 7000 метеоров. От остальных станций, работавших совместно с антарктической обсерваторией, получены данные об 11 000 метеоров. В ясные дни падающие звезды появлялись одна за другой так быстро, что один человек не успевал записывать показания наблюдателя. Небосвод буквально оживал стаями небесных путешественников, низвергавшихся на землю. В полночь 11 апреля на долю каждого наблюдателя пришлось 300 метеоров. Однажды в течение пятнадцатичасового периода наблюдений было замечено около 1300 метеоров, несомненно наибольшее количество, когда-либо зарегистрированное одной станцией в столь короткий отрезок времени.

Поултер установил интересную связь между видимостью метеоров и температурой воздуха. При морозе в 45—50° наблюдатели видели в 2—3 раза больше падающих звезд, чем при температуре в —18° —40°. Кроме того, с усилением холода соответственно возрастали их величина и яркость.

На основании всей суммы наблюдений Поултер пришел к выводу, что в атмосферу земли проникает не менее одного миллиарда метеоров в сутки.

### *Наблюдения над космическими лучами*

Изучение интенсивности космических лучей в Маленькой Америке было продолжением работ, начатых во время южного плавания «Руперта». Эти исследования также проводились впервые в Антарктике. Серии визуальных наблюдений Брэмхолла и Цуна, общей продолжительностью в 800 часов, имели целью измерение абсолютной интенсивности космического излучения в высоких южных широтах; определение возможного суточного хода силы излучения, что в области, где длительная зимняя темнота особенно благоприятствовала таким наблюдениям, представляло несомненный интерес; наконец, имелось в виду путем наблюдений на большой высоте, либо на полярном плато, либо при помощи самолета, собрать данные, подтверждающие или опровергающие теорию Лемстра-Валлорта об электронах, с огромной скоростью приближающихся к земле из мировых пространств по кривой, зависящей от магнитных полюсов.

Особенная ценность исследований заключалась в том, что они впервые производились в такой близости от магнитного

полюса, лежащего на расстоянии приблизительно 828 миль от Маленькой Америки.

С самого начала опыт чуть было не потерпел неудачу. Когда прибор был доставлен с «Рупперта» в Маленькую Америку, оказалось, что в ионизационной камере, вследствие низких температур, образовалась неплотность, и находившийся в ней аргон испарился. К счастью в складах экспедиции нашлось достаточно углекислого газа, которым можно было заменить аргон. Раскопки наших подземных лабиринтов приносили нам неизменное спасение, так как мы в них всегда что-нибудь обнаруживали, что при известной изобретательности могло служить подходящей заменой.

### *Исследования земного магнетизма*

В Маленькой Америке была устроена магнитная станция для непрерывной регистрации магнитных элементов, которая должна была дополнить работы полевых партий. Эти исследования были также возложены на Брэмхолла и Цуна. Наши неутомимые физики проложили туннель длиною в 200 метров, соединявший павильон для регистрации магнитных вариаций — в антарктическом просторечье называвшийся «павильоном вариаций» — с «абсолютным павильоном». Павильоны были сконструированы из немагнитных материалов. На дверях висел большой плакат с следующей надписью: «Оставь все магнитное, сюда вошедший».

«Павильон вариаций» был оборудован приборами, регистрировавшими силу и направление изменений магнитного поля земли. Приборы покоились на цоколе, подножье которого было погружено глубоко в снег.

В «абсолютном павильоне» находился магнитометр, служивший для определения абсолютных величин магнитных элементов. Для отопления павильона физики пользовались примусной печкой с радиаторами, сделанными из медных бензиновых баков, и в домике господствовала, по выражению Брэмхолла, «разумная прохлада». За павильоном тянулся узкий туннель длиною в 100 метров; в конце его горела лампочка, служившая ориентиром. Направление прямой, проходящей через лампочку и центр подставки магнитометра, было астрономически определено. Благодаря этому наши ученые могли в любую погоду узнать магнитное склонение, определяя разницу между направлением линии и направлением магнитного меридиана, показываемым магнитометром.

Над «абсолютным павильоном» возвышалась плоская деревянная постройка, известная у нас под названием «звездной обсерватории». В этом ледяном убежище Брэмхолл и Раусон в течение всей полярной ночи производили многократные наблюдения, с предельной точностью определяя астрономическое положение станции — 78°34′05″,5 южной широты и 163°55′55″ западной долготы — и азимут светового ориентира в магнитном туннеле. Свет, который обычно горел в домике, манил к себе возвращавшихся с прогулки зимовщиков приветливо подмигивавшим путеводным огоньком, вызывая у них по ассоциации воспоминания об американском уличном ларьке с горячими сосисками.

Записи магнитной станции к моменту ее закрытия представляли собой почти полную серию годичных наблюдений. Средние значения магнитных элементов оказались следующими: наклонение около 82°; горизонтальная составляющая около 0,09 CGS и магнитное склонение — около 107°,5 от севера к востоку. Все эти величины были подвержены правильным колебаниям различных периодов, а также непериодическим возмущениям значительной силы.

### *Работы по метеорологии*

Метеорологические наблюдения представляли собой продолжение аналогичных работ первой экспедиции. Всего было произведено 2700 наблюдений у поверхности земли, 1200 подъемов шаропилотов и 50 высотных наблюдений с самолетов или посредством змеев. Велись непрерывные записи относительной влажности и давления атмосферы, а также направления и скорости ветра.

Наши метеорологи работали не покладая рук в течение всей полярной ночи. Первого числа каждого месяца, когда составлялись метеорологические сводки, Билл Хейнес обходил все здания, пытаясь за стрижку волос завербовать себе помощников. Билл был единогласно признан лучшим цырюльником Маленькой Америки. Но, увы, обилие любителей-парикмахеров, жаждавших на практике испробовать свое искусство, и наличие людей с такими извращенными вкусами, как, например, Дэер, самих стригших себе волосы («если ты думаешь, что это не видно, ты жестоко ошибаешься, Джон» — с убийственной иронией говорил наш старший метеоролог), не давали Хейнесу развернуть свой талант и убивали всякие коммерческие возможности в виде обменных сделок.

Пускание шаропилотов в полярную ночь представляло собой весьма тягостную, леденящую кровь, работу. Когда небо не было затянуто слишком низкими облаками, метеорологи 3 раза в день пускали ввысь небольшой резиновый шар, наполненный водородом, к которому прикреплялся бумажный фонарик с горящей свечой. Гриммингер стоял на земле, следя в теодолит за полетом шара и выкрикивая в телефон Хейнесу, находившемуся внизу в доме, цифровые данные. Чтобы по возможности защитить Гриммингера от стужи и ледяных ветров, теодолит был установлен в шахте возле входа в управленческое здание. Лишь голова Гриммингера высовывалась на поверхность.

Холод терзал не только слабое человеческое тело. Как только Гриммингер приступал к своим наблюдениям, линзы теодолита покрывались инеем от его дыхания, и ему приходилось непрерывно тоненькой палочкой соскабливать лед. Это было крайне неудобно, так как для управления теодолитом нужны обе руки. Гриммингер разрешил задачу, поместив под линзой объектива маленькую электрическую лампочку и обмотав вокруг окуляра катушку сопротивления. Излучаемая ими теплота препятствовала образованию инея на линзах.

Это приспособление считалось у нас одним из талантливейших изобретений Маленькой Америки, и мы им не менее гордились, чем автоматическим радиоприбором Бэлея. Желая избежать физических усилий при вызове радиостанций в Нью-Йорке и Сан-Франциско, Бэлей умолил профессора Поултера сконструировать ему автоматический ключ, который вращался бы на колесике, приводимом в движение электричеством, и вызывал нужный «адрес». Тем временем Бэлей, убаюкиваемый ревущим громкоговорителем, мирно дремал на койке, ожидая, пока с расстояния в 10 000 миль донесется знакомый голос.

### *Сейсмические исследования*

В месяцы полярной ночи Морган и Блэк производили ряд испытаний сейсмических приборов, которые впоследствии во время весенних маршрутов дали чрезвычайно интересные результаты. Сперва они установили аппаратуру в пустую кабину потерпевшего аварию «Фоккера», но так как холод был там невыносим, они сконструировали особое приспособление для управления на расстоянии, благодаря которому можно было вести работу из лаборатории. Сейсмографы, закопанные

в снегу за пределами станции, соединялись проводами с усилителями и вибраторами, стоявшими на столе Моргана во «Дворце науки». Он беседовал с Блэком в пятиметровый радиотелефон.

Испытания должны были выяснить действие холода на прибор, капсюли и взрывчатое оборудование. Отчетливые записи были получены даже при морозе в 55°.

### *Биологические исследования*

Еще до захода солнца Перкинс, Линдсей, Стерретт и Сейпл установили палатку на льду Китовой бухты вблизи Вер-сюр-мер и возле палатки прорубили во льду широкое отверстие. Перкинс хотел, по возможности в течение всей полярной ночи, производить сборы планктона, чтобы исследовать распространение планктона в период темноты. Через каждые несколько дней он то один, то в сопровождении своих помощников спускался в темную впадину Вер-сюр-мер, неся в рюкзаке планктонную сеть, 600 метров линя, бутылки для проб морской воды и четырехлитровый термос для планктонных образцов. 15 мая ему удалось извлечь с глубины в 250 метров множество копепод, несколько видов инфузорий, радиолярий, мелких гастропод и различных частиц водорослей. Когда сеть достигла поверхности, у Перкинса неожиданно погас фонарь, и в наступившей темноте шелковая сеть и латунный стаканчик на дне озарились полчищами фосфоресцирующих микроскопических копепод, словно мерцанием бесчисленных звезд.

В течение двух с половиной месяцев Перкинс усердно защищал прорубь от замерзания. Бывало он часами в мороз и вьюгу раскалывал все утолщавшийся слой льда, прежде чем появлялась вода. Затем приходилось вычерпать ледяные кристаллы. По извлечении из глубины планктонные образцы вместе с пробой воды немедленно переливались в термос, так как сеть уже через несколько секунд превращалась в кусок льда.

В конце июня Перкинс 4 дня подряд трудился над прорубью. Когда лед, наконец, взломался, вода с такой силой ринулась кверху, что злополучному ледорубу пришлось отскочить, чтобы не принять ледяной ванны. К тому же отверстие оказалось недостаточно широким. Перкинс вооружился длинным зубилом, но, сколько бы он ни долбил прорубь, подо

льдом плавал слой ледяных кристаллов, в котором сеть запутывалась. Даже при помощи пятиметрового шеста ему не удалось достичь чистой воды. В итоге пришлось отказаться от дальнейших исследований планктона полярной ночью.

В середине полярной ночи Сейпл повел экспедицию в Китовую бухту на поиски тюленей и для сбора образцов снега для последующих бактериологических анализов. 26 июня партия, в составе Сейпла, Уэда, Корея и Стэнклифа, покинула Маленькую Америку, намереваясь разбить на неделю лагерь у подножья снежных холмов перед бухтой Флойда Беннета. Не желая в зимнюю стужу выводить собак, они сами потащили сани со всем необходимым снаряжением. Однако уже на второй день лагерной жизни Уэд так сильно отморозил себе лицо и руки, что пришлось его вернуть на станцию. Вид у несчастного юноши был самый жалкий. Лицо его распухло до неузнаваемости — можно было подумать, что он угодил в осиное гнездо. К счастью, благодаря энергичным мерам, принятым доктором Потака, Уэд постепенно приобрел человеческий облик, и к весне лицо его совершенно зажило. Зимняя экспедиция обошлась ему не дешево — в результате ее он потерял 9 кило в весе, повидимому, вследствие частичного заражения крови.

Помимо вышеописанных научных работ, во время зимы велись постоянные наблюдения над полярным сиянием, а также измерения температурного градиента в снегу на различных глубинах.

## II

Обычно человек не сознает, как плетется вокруг него паутина судьбы, как назревают события. Но вот наступает решающее мгновение, и бесчисленная совокупность разрозненных мелочей озаряется сокровенным смыслом, и все, казавшееся случайным, бессвязным и неясным, приобретает стройную закономерность.

В последних числах июня, в середине полярной ночи, какое-то смутное предчувствие заставило нас обратить мысли к передовой базе.

Одинокое существование адмирала Бэрда началось 28 марта, и с этого времени мы держали с ним постоянную радиосвязь. Три раза в неделю Дэер вызывал его по радиотеле-

фону, и адмирал отвечал по коду. Казалось, на передовой базе все обстоит совершенно благополучно. Как правило, разговоры не отличались многословием, и они были бы еще короче, если бы Бэрд был лучшим радистом. Скорость его передач составляла приблизительно 10 слов в минуту. Обычно мы обменивались сообщениями частного характера, но порою научные сотрудники и начальники весенних партий рассказывали Бэрду о ходе подготовительных работ и просили его разрешить тот или иной сложный вопрос. Изредка Бэрд мельком упоминал о своем житье-бытье, о метеорологических наблюдениях, которые он регулярно вел, и о погоде. Температура на передовой базе держалась в общем на 14—18° ниже, чем в Маленькой Америке.

Тем временем Демас заканчивал реконструкцию вездеходов. № 1 был уже готов для пробного пробега. Поултер с большим интересом следил за этими работами, так как ему хотелось воспользоваться одной из машин в качестве походной обсерватории по изучению метеоров для одновременных наблюдений с главной станцией в Маленькой Америке. При этом ему пришла в голову мысль навестить адмирала Бэрда. Расстояние до передовой базы дало бы ему лучшую основу для вычисления путей и высот его любимых метеоров, а сама база явилась бы более надежным убежищем, чем вездеход. Демас считал такую поездку вполне осуществимой, а для водителей пробег представлял большой интерес.

Оставалось лишь получить разрешение Бэрда. Опасаясь за участь людей, он перед отъездом категорически запретил делать какие бы то ни было попытки добраться до него в полярную ночь.

И вот тут впервые проявились скрытые мотивы судьбы.

21 июня Поултер связался по радио с передовой базой и рассказал адмиралу Бэрду о своем проекте, подчеркнув научную ценность наблюдений и сообщив ему о тех усовершенствованиях, которые водители внесли в конструкцию вездеходов.

Ответ Бэрда сводился к следующему: если Поултер считает проект осуществимым и важным для своих работ, он не возражает против поездки, быть может даже сам воспользуется прибытием вездехода, чтобы раньше времени вернуться в Маленькую Америку и принять участие в весенних подготовительных работах. Однако он советовал воздержаться от окончательного решения до результатов пробного пробега машины.

Теперь мы знаем, что в то время жизнь нашего начальника висела на волоске, и силы его приходили к концу — он медленно умирал, отравленный ядовитыми газами печки и бензинового двигателя, едва держась на ногах и питаясь полузамерзшими продуктами, которые он не в силах был разогреть. Больной, измученный, он уже 5 месяцев влачил одинокое, тяжелое существование, окруженный беспросветной мглой.

Но в июне мы находились в полном неведении о действительном положении вещей. Радиотелеграф — не человеческий голос — он безличен и не выдаст ни здоровья, ни душевного состояния человека.

Под вечер 26 июня Поултер вместе с отрядом водителей отправились в пробный пробег на вездеходе № 1 по направлению к рукаву Амундсена.

Путешественники вернулись в ту же ночь в чрезвычайно приподнятом настроении духа.

Мотор прекрасно работал и машина без особого труда поднялась на вершину барьера.

На следующий день Поултер известил адмирала о результатах пробега; по словам Поултера, путь казался более или менее сносным, и, следуя по линии флагов, вездеход мог, очевидно, добраться до передовой базы.

Бэрд в конце концов дал свое согласие на поездку при условии, однако, что она будет предпринята лишь в исключительно благоприятную погоду и с соблюдением всех необходимых мер, гарантирующих безопасность участников. Как читатель увидит, эти излишние предосторожности обрекли на неудачу нашу первую бессознательную попытку спасти несчастного отшельника.

Срок выхода партии был назначен между 18 и 23 июля, то есть в период полнолуния. Для адмирала Бэрда этот месяц был сплошным безысходным кошмаром. Стремясь превозмочь смертельную слабость и не питая надежды на выздоровление, он все же продолжал вести метеорологические наблюдения и весь остаток силы воли направлял на то, чтобы держать с нами радиосвязь. Его больше всего страшила мысль, что мы проведаем о его состоянии и, отбросив всякие предосторожности, безрассудно кинемся его спасать. Сравнительно мягкий июнь сменился свирепыми морозами. На передовой базе температура упала до —62°, и пленник ее беспомощно глядел, как снег засыпает крышу домика, закрывая его единственный выход.

## III

В свете последующих событий поражаешься собственной слепоте. Много недель спустя нас охватывало содрогание при мысли о той опасности, которая грозила нашему начальнику, и мы с недоумением все снова и снова спрашивали себя, как это могло случиться, что мы не чувствовали, не видели, как одно связывается с другим, образуя отчетливую, жуткую картину.

Спешка, с которой мы готовились к поездке, преследовала одну лишь цель — успеть выйти в обусловленный срок. Водители вместе с механиком Бойдом торопились закончить ремонт вездехода № 3, который мы хотели иметь наготове в случае какой-нибудь аварии машины № 1. При таком морозе и в темноту нельзя было и думать о том, чтобы взять с собой собак.

Иннес-Тейлор и каюры собирали походное снаряжение и упаковывали пищу. Ронне, Эйлефсен и Тинглоф заканчивали постройку новых прицепных саней. В гараже день и ночь горел свет. Партия должна была состоять из 5 человек: Поултер — начальник, Скиннер — водитель, Уэйт — радист и Флеминг и Петерсен — наблюдатели. Последних двух Поултер предполагал оставить до конца полярной ночи на передовой базе, чтобы закончить наблюдения над метеорами.

5 июля мы впервые не смогли связаться с адмиралом Бэрдом. На следующий день Дэеру удалось возобновить контакт. Принимая радиограмму, Дэер заметил, что Бэрд пользуется ручным генератором.

— Откуда вы знаете?

— Я слышу по звуку. Тут ошибки быть не может.

И действительно, Бэрд сообщил, что сорвалась муфта генератора, приводимого бензиновым двигателем и питающего главный аппарат, и ему пришлось перейти на аварийную, походную радиоустановку, приводимую вручную. В его состоянии это была мучительнейшая работа, требовавшая колоссального напряжения. Как показывает его дневник, он в этот день после передачи потерял сознание.

Начиная с 6 июля мы ежедневно утром и вечером вызывали передовую базу, но всегда безуспешно. Эфир упорно молчал. Наконец, 15 июля, после обычных вступительных слов: «Маленькая Америка вызывает передовую базу. Добрый день, адмирал Бэрд. Связь налажена. Пожалуйста, отвечайте», Дэер включил приемник и услышал середину фразы:

Радиоразговор Нью-Йорк—Маленькая Америка

Раскопка большого самолета «Уиллиам Хорлик»
из его зимнего ангара

«...главное, чтобы водители не сбились с пути, отмеченного флажками, и имели достаточно горючего... Ни в коем случае не рискуйте жизнью людей»...».

Поултер, стоявший возле Дэера, передал Бэрду, что партия предполагает выйти в путь через 4 дня. Адмирал ответил, что он будет держать зажженным сигнальный огонь на шесте анемометра.

На этом разговор закончился.

Как ни знаменательно было столь долгое молчание, оно не вызвало у нас особенного беспокойства. Позднее мы узнали, что передатчик плохо работал и Бэрду стоило огромного труда наладить его. Но полярной ночи свойственна специфическая инертность, притупляющая человеческие восприятия. Связь была восстановлена, и в своих последующих сообщениях Бэрд ни единым словом не обмолвился о постигшем его несчастье. Он казался чрезвычайно бодрым и разговор неизменно кончал словами: «Все в порядке. Привет».

В Маленькой Америке лихорадочно заканчивались последние приготовления к походу. На столах возвышались кучи спальных мешков, одежды, пайков и прочего походного снаряжения. Чтобы осветить мглистый путь и легче находить флаги, Поултер сконструировал своеобразный прожектор из 400-ваттной киноламиы с рефлектором из куска алюминия, снятого с примуса. Для питания прожектора в кабине вездехода был установлен специальный генератор, который одновременно давал бы энергию радиоустановке. На вездеход уложили обычные месячные запасы на 5 человек, причем груз был равномерно распределен между машиной и санями на случай, если бы один из них попал в трещину.

19-го все было готово, но из-за неблагоприятной погоды выход пришлось отложить. Утро 20-го занялось морозное и ясное. К полудню розоватая полоска озарила северный горизонт — предвестник далекого светила. В 2 часа 20 минут дня вездеход № 1 — неуклюжая, бесформенная конструкция — торжественно отбыл на юг. У руля находился Скиннер, а Поултер, — настоящее пугало в своей яркожелтой маске с искаженным ртом, — сидел верхом на капоте, освещая прожектором путь. Остальные кое-как разместились в кабине среди груды снаряжения. Мы не завидовали участникам партии. Им предстояло часами сидеть в ледяной кабине, не видя ни зги, не зная, что лежит впереди, подскакивая и падая при каждом рывке машины через твердые острые заструги. Можно ли себе представить что-нибудь более томительное?

Благодаря радиоволнам Маленькая Америка сопровождала поход машины в полярную ночь. Уэйт ежечасно сносился с Дэером. Хейнес, принявший на себя с отъездом Поултера обязанности начальника станции, покидал радиокомнату лишь для того, чтобы «пощупать пульс» погоды. На черной доске в столовой Иннес-Тейлор начертил мелом карту южного пути и каждый час отмечал продвижение вездехода. Линия медленно-медленно ползла. Лишь те, кто путешествовал по антарктическому бездорожью при свете дня, могли оценить, что значит каждый метр, отвоеванный в ночную мглу.

До высокой части барьера все шло гладко. Затем путешественники целый час кружили, прежде чем обнаружили первый снежный знак. Вечером Хейнес пустил в небеса шаропилот — на высоте 1200 метров ветер дул со скоростью 18 метров в секунду. В полночь Поултер вернулся к снежному знаку, так как флаги, занесенные метелями, не были видны. В Маленькой Америке температура упала до —50°. Вездеход находился в 17 милях к югу. Дэер связался с передовой базой и услышал: «Все в порядке. Спокойной ночи. Бэрд».

На следующее утро вездеход достиг склада на 25-й миле. Петерсен и Поултер сменялись на капоте и освещали путь прожектором. От тепла горящего примуса кабина наполнилась сыростью. При выходе из машины меховая одежда тотчас же становилась твердой, как панцырь. Овчинная маска Поултера треснула, когда он попытался сколоть с нее лед. Медленно-медленно ползла линия на карте. Мы чувствовали, как путешественники ищут флажки. Как ни хотелось Поултеру ехать вперед по компасу, он добросовестно выполнял приказание адмирала «безусловно придерживаться старого пути, отмеченного флажками».

Это был самый холодный день года: 58° мороза в Маленькой Америке и 60° у вездехода. После обеда машина прибыла к складу на 50-й миле. Не останавливаясь для отдыха, Скиннер продолжал путь. Предстоял обход Долины трещин. Вечером связь с вездеходом прекратилась. Поултер, Уэйт, Флеминг и Петерсен, освещаемые фарами и прожектором, пошли на лыжах обследовать путь. Они натолкнулись на огромную трещину, кое-где увидели следы машин, оставшиеся с мартовского похода, и не нашли ни единого флажка. Собственно говоря, исход поездки можно было уже предугадать — вездеход прошел 173 мили и из них на юг—всего 62.

На третий день в 12 часов 30 минут Дэер перехватил радиосообщение, которое Уэйт посылал вслепую Бэрду:

«Вернулись к складу на 50-ю милю. В течение 6 часов безуспешно искали путь вокруг трещин. Придется, очевидно, отложить поездку до более светлого времени. Поултер».

Адмирал Бэрд этого не слышал. Он был слишком болен, чтобы вращать рукоятку генератора, и напрягал все силы для того, чтобы поддерживать горение маячного огня на крыше дома.

Погода резко портилась. Хейнес бродил по радиокомнате с озабоченным лицом.

— Поверьте мне, — говорил он Дэеру, — скоро начнется страшнейший шторм.

Два часа спустя, когда вездеход находился уже на обратном пути, разыгралась вьюга и повалил снег. Полдюжины лыжников, продрогшие и оглушенные ветром, ввалились в здание столовой. По их словам, пурга началась совершенно внезапно, и ветер тотчас же достиг силы урагана.

Скиннер пытался вести машину вперед, но снег забил карбюратор, и мотор застопорил.

Когда Дэер возобновил связь, вездеход стоял на месте в 28 милях к югу от станции. Вьюга бесновалась. Даже в защищенной долине Маленькой Америки ветер дул со скоростью 30 метров в секунду. Такого шторма мы еще не переживали. Порывы ветра раскачивали печные трубы, и густой дым валил обратно в здания.

Так окончилась первая попытка «навестить» адмирала Бэрда на передовой базе, — попытка, в значительной степени обреченная на неудачу из-за предосторожностей, предписанных самим Бэрдом ради безопасности участников. Если бы в ту ночь, когда у склада на 20-й миле в обледенелой кабине велось совещание — придерживаться ли инструкций или попытаться продолжить путь, если бы в ту ночь эти люди знали или догадывались о том, что происходит в далекой одинокой хижине, вездеход никогда бы не повернул на север!

23 июля вьюга утихла. Путешественники возобновили путь и в 8 часов вечера прибыли в Маленькую Америку, освещаемые сильным маячным огнем, который Дэер и Хэтчесон установили на одной из радиобашен.

Первый вопрос Поултера был: «Знает ли адмирал, что мы повернули обратно?» Дэер ответил, что ему с 20 числа не удалось связаться с Бэрдом.

— Жаль, — сказал Поултер. — Представьте себе, какое разочарование тщетно ждать кого-то в этой глуши и затем недоумевать: что же такое произошло?

Теперь мы знаем, что это было больше, чем разочарование. Приемник Бэрда был не в исправности, и сообщения, которые мы посылали «вслепую», оставались для него непонятными. Последнее ясное известие гласило, что вездеход отправился на юг. По мере того как дни сменялись днями, им овладел страх, что с участниками партии случилась беда. Он продолжал посылать успокоительные телеграммы, которые Дэеру не удавалось расшифровать из-за чрезвычайно слабой слышимости сигналов.

В дневнике Бэрда мы читаем:

«Радиопередачи становятся для меня непосильными... Пытался вращать кривошип ногами, но он не приспособлен для педального привода, и у меня ничего не получается... Если бы мне хоть удалось исправить приемник... Боюсь, что если я не буду держать зажженным маячный огонь на крыше, Поултер никогда не найдет базу...»

## IV

Мало-по-малу чувство безотчетного, неясного страха за участь начальника охватило Маленькую Америку. Собственно говоря, у нас не было конкретных причин для беспокойства, все же волнение росло и росло. Само молчание казалось подозрительным, и простое объяснение, что у Бэрда не в порядке радиоустановка, не удовлетворяло нас. После того как адмирал стал пользоваться ручной установкой, Дэер обратил внимание на медлительность и прерывистость его передач. Сообщения просачивались группами в два-три слова; между ними раздавалась просьба «подождите», и паузы тянулись несколько минут. Что это означало? Мы терялись в догадках. На наш запрос Бэрд ответил, что у него «болит рука», а больше он ни на что не жаловался.

Тем не менее неотвязчивая, жуткая мысль преследовала нас, что там, на юге, в глубинах ночи находится человек, близкий, дорогой друг, который, быть может, терпит бедствие и не взывает о помощи, не желая подвергнуть опасности своих товарищей-зимовщиков.

Как бы там ни было, Поултер твердо решил теперь добраться до базы, безразлично, удастся ли придерживаться старого пути или нет. Состав партии он сократил до 3 человек — Демас, Уэйт и он сам. Пришел черед Демаса вести машину вместо Скиннера, вытянувшего жребий для первой поездки. Ехать на передовую базу считалось делом чести. Пу-

тешественники должны были выйти в путь, как только установится погода.

2 августа Дэер услышал передовую базу. Бэрд повторно спрашивал: «Где вездеход? В течение ряда дней не имею никаких известий». К счастью, на этот раз связь была хорошая, и подоспевший к аппарату Поултер спокойным тоном осведомил адмирала о новых планах, сознательно умолчав о растущей тревоге, испытываемой в Маленькой Америке.

— Слышу только несколько слов, —ответил Бэрд. — Буду держать огни снаружи с 3 до 8 часов вечера. У меня все отлично. Счастливого пути.

Утром 4 августа при морозе в 25° и облачном небе вездеход № 1 с двумя санями вторично двинулся в путь. Путешественникам не везло. Пронесшийся шторм занес снегом флаги, отмечавшие проход через рукав Амундсена. Блуждая наугад, машина попала в скрытую трещину. Демас дал полный ход и проехал, но сани, на которых находился провиант и часть снаряжения, застряли. Пока участники извлекали сани и перекладывали груз, видимость упала до нуля, пошел густой снег, и партии пришлось переночевать на месте.

6-го днем Уэйт связался с нами: вездеход прошел всего 21 милю — в муфте возникло скольжение. Четыре часа спустя Поултер известил Хейнеса, что он оставил сани на 23-й миле и возвращается на станцию из-за неисправности муфты. Одновременно он просил приготовить вездеход № 3. Мы это уже предусмотрели, и машина стояла на поверхности с запущенным мотором.

Демас с большим трудом приволок своего инвалида домой. На рассвете 7 августа раздосадованные, продрогшие, вымазанные с головы до ног машинным маслом, горе-путешественники въехали в Маленькую Америку. Перегрузка запасов и перестановка электрооборудования и фар заняла весь день. Работа велась напряженная, нервная. Наблюдения над метеорами отошли на задний план — на сей раз экспедиция преследовала значительно более серьезные цели!

Вечером Бэрд радировал указания отъезжающей партии. Так как передача была не ясная, мы попросили его повторить. Бэрд снова начал. Внезапно сигналы оборвались. Дрожащими пальцами Дэер возился у аппарата. «Что с Вами? Вы больны?» — спросил он. Устало и бесконечно медленно пришел, наконец, ответ: «Не просите меня больше вращать... Я здоров...»

В это мгновение все наши недобрые предчувствия превратились в уверенность.

В час ночи 8 числа вездеход № 3 с тем же составом выехал на юг. Через час машина вернулась из-за неисправного масляного насоса. Фон-дер-Вал, Скиннер и Хилл, работавшие в гараже, бросились помогать товарищам, и полчаса спустя партия в четвертый и последний раз ринулась в ночь.

В 7 часов 45 минут утра Уэйт сообщил, что они забрали оставленные сани на 23-й миле.

В течение 3 суток Маленькая Америка едва дышала от волнения.

Несмотря на скверную видимость, Поултер в первый день покрыл 30 миль пути. 9 августа вездеход прибыл на 50-ю милю и обогнул Долину трещин.

10-го утром путешественники напали на старый путь, отмеченный флагами, и проехали мимо потерпевшего аварию клетрака. Тут начались затруднения с зажиганием; через каждые несколько минут в нем происходили перебои. Все же Демас не останавливался, боясь упустить сероватую зарю полуденных часов.

В 3 часа 45 минут дня партия достигла 81-й мили. Щетки генератора были сильно изношены, и, чтобы закрепить их, Поултер строгал клинышки из кусочков дерева. Касаться холодного металла было настоящей пыткой. Все трое отморозили себе лицо и руки. И хотя путешественники устали до изнеможения, они ехали все вперед и вперед, без передышки для сна или еды.

После 4 часов дня мы потеряли связь с вездеходом. Передовая база тоже молчала.

Внезапно Поултер, сидевший на крыше машины, увидел далеко впереди слабую, мгновенную вспышку магния. Два часа спустя, показавшиеся им вечностью, слева зажегся мигающий огонь, а в полночь, когда они достигли вершины последней возвышенности, ослепительно яркое пламя прорезало тьму.

Свет прожектора упал на человека в мехах, медленно направлявшегося навстречу вездеходу. «Слезайте, друзья. Вас ждет горячий ужин».

Нагнувшись над передатчиком, Дэер звал, звал, звал. Струящийся свет вспыхивал в лампах аппарата, а стрелки приборов взлетали, словно штыки гвардейцев, берущих «на караул».

«Неужели ничего не слышно?»

Дэер поднял бледное изможденное лицо с темными кругами вокруг глаз и отрицательно покачал головой. От времени до времени он быстро оборачивался на стуле, выключал передатчик и напряженно слушал. По мере того как он поворачивал ручку на шкале, весь мир подавал свой голос — Лондон, Нью-Йорк, Сан-Франциско, корабли на море, самолеты, разговаривающие с наземными станциями, — все веселые, бодрые звуки.

Но с юга — ничего.

Наступила полночь. Прошла. Огонь потух в примусе. В кофейнике замерзло кофе.

— Попытайся связаться с передовой базой, Джон, — посоветовал кто-то. — Может быть, они уже там.

Довольно безнадежно Дэер переключился на новую волну. Откуда-то издалека послышалось жужжание, постепенно перешедшее в вибрирующую, глубокую, желанную ноту.

— Это вездеход! — воскликнул Дэер. Пальцы проворно забегали по клавишам пишущей машинки. «Слышал ваши вызовы. Сейчас спущусь в дом, чтобы закончить передачу. Секретно. Нашли его ослабевшим от отравления газами. Уэйт».

Никогда еще сообщение столь первостепенной важности не было изложено в такой непонятной, туманной форме. Затаив дыхание, мы ждали, пока Уэйт, на расстоянии более 100 миль от нас, спустится в базу и приведет в действие ручную установку.

Прошло 10 минут. В мертвенной тишине раздался знакомый звук передатчика: «...В конце мая газы от печки свалили Бэрда... Прошу не оглашать, чтобы не взволновать семью. Поултер».

— Чорт побери, — крикнул кто-то, — скажи Поултеру, мы хотим знать, каково состояние Бэрда.

Раздался ответ: «Очень слаб, но думаю, что оправится».

Так закончилась эта ночь.

В действительности же вот что произошло.

Угарные газы, вследствие неисправности труб, постепенно отравляли Бэрда. Окончательный удар, сразивший его, последовал 31 мая, когда в домик просочились выхлопные газы бензинового двигателя. Следующие 3 месяца — период стужи и тьмы — представляли собой жуткую, страшную борьбу человека с цепкими объятиями смерти. Достаточно было бы ему бросить в эфир одно лишь слово — и вся станция, как один человек, кинулась бы ему на помощь. Но этого слова он не произнес, чтобы не подвергнуть опасности жизнь доверив-

шихся ему людей. Когда Поултер и его спутники прибыли на базу, вид Бэрда произвел на них удручающее впечатление, хотя худшая пора уже миновала и он медленно поправлялся.

Итак, тайна полярной ночи, наконец, раскрылась, — тайна, заключающаяся в высшем проявлении человеческого мужества и человеческого благородства.

— Метеорологические наблюдения выполнены полностью,— сообщил Поултер. В его устах, устах ученого, это была наивысшая похвала. Он добавил, что партия останется на базе до тех пор, пока Бэрд достаточно оправится, чтобы совершить обратный путь. Срока он не мог указать. Во всяком случае, не меньше месяца.

## V

Зарождавшийся день медленно поднимался из недр ночи,— призрачный, немощный, беззвучный; и на восточном небосклоне яркая полоса, подобно пышному ковру, расстилалась на пути грядущего светила.

Утром 21 августа мы подняли глаза с умывальников и с радостным изумлением увидели настоящий, чудесный свет, пробивавшийся через потолочные отдушины и люки. Стоя в мешковатом нижнем белье, наши ученые спорили, является ли сегодняшний день или следующий официальной датой возвращения солнца. Некоторые утверждали, что сегодня солнце поднимется над морем Росса, на что педанты возражали, что высокая гряда к северу скроет его от Маленькой Америки и оно покажется лишь завтра. Как бы там ни было, Пелтер, Петерсен и Брэмхолл пошли на лыжах вдоль барьера и увидели светило — увидели сверкающий диск, возвышавшийся над белоснежной гладью замерзшего моря. «Это было подлинное солнце» — сказали лыжники. Все небо пылало багрянцем, обрамленное у горизонта опаловыми облаками. Из катакомб собачьего городка, где синий, отраженный дневной свет проникал сквозь трещинки в крыше, поднялся дружный громкий лай 120 уцелевших обитателей городка — своеобразное приветствие молодому дню.

Термометр показывал 57° мороза — бодрящий «весенний» день!

По мере того как исчезала тьма, работать становилось все легче и веселее. 29 августа автожир выполз из своего зимнего ангара при дружном участии жителей Маленькой Аме-

рики. С тех пор как солнце зашло, впервые все население столицы Антарктики, в полном составе, поднялось на поверхность. В первое мгновение мы взглянули друг на друга с непроизвольным удивлением. При чистом, ясном свете дня зимовщики выглядели совсем иначе, чем в дымной мгле подземелья. Лица казались одутловатыми и желтыми, потому что, сколько мы ни скребли их, сажа от печек глубоко проникла в кожу. Оборванные, неопрятные, в дырявых брезентовых брюках, мы выглядели весьма подозрительно, и неискушенный человек, вероятно, подумал бы, что он находится среди самой отчаянной банды оборванцев южного полушария. Последний комплект исправных брюк перешел в распоряжение участников полевых партий. «Остальным зимовщикам, — сказал заведующий снабжением, — придется уж как-нибудь выдержать до прихода кораблей». Собственно говоря, проблема заключалась не в том, выдержат ли люди — в этом никто не сомневался, — а в том, выдержат ли брюки!

В первый день сентября при морозе в 45° отряд под предводительством Шлоссбаха направился на восток от станции, чтобы начать раскопку старого самолета Форда, находившегося в своем снежном гнезде со времени первой экспедиции. Работа предстояла не легкая, так как, чтобы поднять самолет на поверхность, надо было пробить метровый слой крепкого голубовато-зеленого льда, похоронившего под собой крылья и мотор.

— Видите этот холмик там наверху? — обратился к своим помощникам Шлоссбах. — Так вот, я воздвигну на нем снежный памятник тому молодцу, который пробьет наибольшее количество дыр в крыле самолета. А сам молодец, — закончил он мрачно, — будет лежать под памятником!

После обеда над столицей раздалось волнующее жужжание: автожир летал. «Измахавшаяся вертушка» открыла летный сезон, и Мэк-Кормик совершил первый полет для исследования атмосферы на больших высотах — новшество в программе антарктических исследований.

При таких полетах к автожиру подвешивался небольшой прибор, напоминающий птичью клетку, так называемый аэрометеорограф, автоматически записывающий температуру, давление и влажность различных слоев воздуха, через которые проходит самолет.

Эти данные, вместе с результатами пусков шаров-пилотов, должны были дать нашим метеорологам полную картину циркуляции атмосферы.

В течение сентября, не пропуская ни одного летного дня, Мэк-Кормик совершил 9 таких полетов, достигнув средней высоты в 2600 метров. Звук мотора и вид паукообразной машины, взлетающей в небеса, стали обычным явлением весны. Вся авиационная группа помогала Мэк-Кормику. Чтобы запустить мотор, приходилось его полтора часа разогревать, и, включая все обычные приготовления, проходило каждый раз 4 часа, прежде чем автожир поднимался в воздух. У поверхности термометр показывал 40—45° мороза, поэтому легко себе представить, что летчик отнюдь не страдал от жары. Правда, на высоте приблизительно 1000 метров автожир попадал в значительно более теплый слой воздуха, что объясняется явлением температурной инверсии, но затем, при дальнейшем подъеме, становилось все холоднее и холоднее. По данным 9 полетов средняя температура у поверхности равнялась —42°,5, а среднее повышение температуры в области инверсии составляло 20°.

28 сентября эта серия высотных наблюдений внезапно оборвалась, так как автожир потерпел аварию.

Мы находились за пределами станции, выгребая старый самолет, и услышали вылет автожира. Вскоре шум мотора прекратился, и Блэкберн заметил, что Мэк-Кормик, вероятно, решил приземлиться из-за неблагоприятной погоды. Мы работали в ледовой траншее на глубине 3 метров под землей, и никто из нас не поднялся на поверхность.

Вдруг послышался крик Мооди:

— Доктор здесь?

— Здесь, — ответил Потака, вылезая из колодца, — что случилось?

— Автожир потерпел аварию, и Мэк-Кормик ранен.

— Тяжело?

Мооди лишь утвердительно покачал головой. Он бежал всю дорогу и настолько запыхался, что почти не мог говорить.

В эту минуту примчалась упряжка с Дэном и увезла врача.

К западу от Маленькой Америки мы увидели распластанную на земле «вертушку». Мэк-Кормика осторожно спустили в подземелье и понесли во «Дворец науки».

Лоб у него сильно распух, из правой руки текла кровь, а левая, повидимому, была сломана. Пока доктор срезал с него парашют и снимал малицу, Мэк-Кормик несколько раз спросил:

— Скажите мне, что случилось, что случилось?

— Все в порядке, — ответил глубоко взволнованный Боулин, — лежи теперь спокойно и не разговаривай.

Билл Мэк-Кормик пользовался у нас всеобщей любовью. Зимовщики собрались в столовой в ожидании сообщения врача и обсуждали происшедшую аварию. Дэстин и Смит, работавшие над «Пилгримом», видели, как Мэк-Кормик поднялся в воздух. Затем они услышали шум мотора непосредственно над собой. Автожир описывал круг, словно шел на посадку. На высоте 20—25 метров он стал качаться, упал на хвост и низвергнулся на землю, кружась, как мяч. Мэк-Кормик, повидимому, сознавал, что он падает: он выключил мотор и попытался круто спланировать.

Смит и Дэстин подбежали к месту аварии с огнетушителями.

Автожир был разбит вдребезги. Наполовину выкинутый из кабины, Мэк-Кормик лежал без сознания. Левая рука его находилась под аппаратом...

В середине рассказа в столовую вошел доктор Потака.

— Как Мэк-Кормик? — воскликнули мы в один голос.

— Могло быть гораздо хуже, — ответил Потака.

— Значит не очень серьезно?

— Простой перелом кости и, разумеется, общее сотрясение. Но все пройдет. Он скоро поправится.

Билла перенесли в библиотеку, где Кокс только что закончил изготовление койки, предназначавшейся для адмирала Бэрда. Доктор вправил кость. Само собой понятно, как тяжело при таких обстоятельствах лежать со сломанной рукой: холод, усиливающий боль, мучительное чувство беспомощности, когда кругом все напряженно работают, и гнетущая тоска медленно текущих часов.

Все же, хотя Мэк-Кормик 6 недель лежал без движения, он ни разу не падал духом.

Зимовщики, в особенности летчики, окружали его трогательным вниманием и заботами.

Позднее авиационная группа выяснила причину аварии. В хвосте автожира скопилось много снега, повидимому, во время сильной вьюги. Получился неправильный дифферент, и авария была неизбежна.

Мэк-Кормик не знал о том, что его любимый автожир окончательно выбыл из строя, до ноябрьского дня, когда он вышел и увидел собственными глазами печальную картину. Ни у кого из нас нехватило духа сказать ему правду.

## VI

Сентябрь оказался холодным, ветреным месяцем, с морозами, достигавшими 50°. Доктор Потака советовал зимовщикам воздержаться от продолжительных наружных работ из-за опасности отморозить легкие. Несколько человек, подолгу занимавшиеся раскопкой «Форда» и «Фэрчайльда», вернулись на станцию, отчаянно кашляя. Но так или иначе работа никогда не прекращалась. Полярная экспедиция состоит на 99 процентов из тяжелого физического труда и 1 процента нота. Лишь в летние месяцы это соотношение несколько видоизменяется.

Мы перевели часовую стрелку на час назад, чтобы воспользоваться утренним светом, и на щите в столовой Новилл стал снова вывешивать по вечерам рабочее расписание для следующего дня. Привести в порядок все наши дела к приезду адмирала Бэрда было для нас как бы делом чести.

12 сентября, при жгучем морозе в 46°, вездеход вытащил на поверхность самолет «Пилгрим». Если не считать некоторых мелких деталей, зимняя спячка нисколько не повредила стальной птице. 16-го, после трех дней пурги и невыносимой стужи, Джун повел за собой рабочую армию, наиболее многочисленную с незабываемых дней восстановления Маленькой Америки, на раскопки большого самолета «Уилльяма Хорлика». Даже участники весенних партий прервали упаковку своего драгоценного снаряжения и взялись за ледовые топоры и лопаты.

Достаточно было кинуть беглый взгляд на снежный курган, из-под которого предстояло вызволить похороненного гиганта, чтобы душа ушла в пятки. Для того чтобы поднять самолет на поверхность, надо было проложить наклонную траншею шириной в 25 метров и длиной в 15 метров.

В начале раскопок, когда Смит в буквальном и переносном смысле взломал лед, термометр показывал —36°, а в конце рабочего дня, тотчас же после захода солнца, —48°. Следующий день выдался необыкновенно ясный, и мы работали с утра до позднего вечера. Небо было такое чистое, что Хейнесу и Гриммингеру удалось зарегистрировать рекордный подъем шара-пилота до высоты в 14 километров. В течение 77 минут шар находился в поле зрения теодолита, и все это время Гриммингер напряженно следил за подъемом, не отводя глаз от окуляра прибора. Он отнюдь не жаждал повторения такого опыта. Температура равнялась —55°, и Хей-

нес красноречиво рассказывал, что ему пришлось топором отколоть своего помощника от обледенелого теодолита. «Если так будет продолжаться, — заметил Гриммингер, — я приделаю к этим проклятым шарам дистанционный зажигатель».

Утром 18 сентября скат был готов; лишь тонкий слой льда покрывал самолет. Ночью разразился снежный шторм, длившийся два дня и уничтоживший — как и свойственно снежным штормам — значительную часть работы. Но в полночь 22-го наша мощная птица уже стояла на поверхности, надежно укрепленная тросами. Два вездехода выволокли ее на свет дня. В опустевшем гнезде могла бы свободно поместиться вся экспедиция.

Усердная работа снежными лопатами оставила свои следы — более 40 ссадин были обнаружены в оболочке «Хорлика», которые надо было заделать до вылета самолета.

## VII

По окончании этих работ мы снова взялись за подготовку к походам.

27 сентября Джун открыл весеннюю кампанию. На вездеходе № 1 он отправился на восток к горе Грэс Мэк-Кинлей, чтобы проложить путь и устроить ряд складов для партии Сейпла на Землю Мари Бэрд. В его задание входили также розыски приемлемой посадочной площадки вблизи горной цепи Эдсела Форда. Джуна сопровождали Раусон, Вал и Петерсен.

К моменту выхода партии Раусон и Джун остроумно разрешили вопрос об управлении вездеходом. Из-за наличия железа нельзя было держать магнитный компас внутри машины. Поэтому водителям приходилось то и дело выходить из кабины и на некотором расстоянии проверять показания компаса. Но это было чрезвычайно неудобно и влекло за собой лишний расход горючего, так как мотор все время работал. Чтобы избежать этого, водители установили апериодический компас и два выключателя на второй буксируемой вездеходом нарте, с которой были удалены все железные детали. Провода соединяли выключатели с двумя электрическими лампочками на распределительном щите вездехода. Лежа на нарте, частично защищенной от ветра брезентовым экраном, Раусон мог глядеть на компас и указывать водителю путь, зажигая то левую, то правую лампочку. В ясные дни он рассчитывал вести машину по солнечному компасу.

Хотя стояли еще изрядные морозы, но солнце, с каждым днем поднимавшееся все выше на небосклоне, бросало на землю лучи пленительного тепла. 28-го каюры вывели из недр собачьего городка всех своих питомцев, за исключением нескольких инвалидов.

Как только собаки ступили на землю, они судорожно заморгали глазами, несколько раз оглянулись кругом, словно пытаясь воскресить в памяти забытую картину, затем с диким лаем стали носиться по снегу и кидаться одна на другую, бурно празднуя возвращение весны и конец тягостного плена.

С этого дня каюры регулярно запрягали лаек в упряжь, силясь привести свой транспорт в нормальный вид. Это была мучительнейшая работа для каюров, но источник постоянного развлечения для остальных зимовщиков. С утра до ночи воздух оглашался просьбами, мольбами, увещеваниями и угрозами, и, куда бы ни падал взгляд, можно было увидеть далеко у горизонта собачью упряжку, мчавшуюся бешеным галопом, и несчастного каюра, тщетно пытавшегося ее нагнать.

Октябрь принес с собой радостную весть — адмирал Бэрд достаточно поправился, чтобы совершить обратный путь в Маленькую Америку. Он просил в первую хорошую погоду выслать на базу самолет «Пилгрим». 2 октября Боулин поднялся в воздух, но быстро возрастающая облачность и резкие порывы ветра заставили его вернуться.

Тем временем отряд под предводительством Шлоссбаха проник в ледовый склеп и пробудил от пятилетней спячки большой самолет «Фэрчайльд». Вездеход № 2 торжественно доставил его на станцию, где он возбудил такой большой интерес, словно это была галера времен Калигулы. Баки были наполнены горючим, а в кабине аккуратно уложены пайки продовольствия. С первого взгляда казалось, что самолет готов к полету, но при более тщательном осмотре выяснилось, что шасси согнулись под тяжестью льда, и оболочка во многих местах продырявлена.

— Скоро полетишь, Шлоссбах? — осведомился кто-то из зимовщиков.

— Не сегодня. Но до рождества обязательно взлечу.

6 октября вспомогательный отряд в составе Новилла, Скиннера и Хилла отправился на вездеходе № 2 на передовую базу, чтобы устроить там продовольственный склад для южных партий.

Вечером за обедом Ионг сообщил, что он видел первую птицу. Оживленная беседа тотчас же прервалась, и посыпались вопросы:

— Неужели? Где? Какую птицу?

— Над станцией, — ответил Ионг. — Желтовато-коричневую птицу, очень быстро летевшую.

— По всей вероятности антарктический буревестник, — пояснил Линдсей.

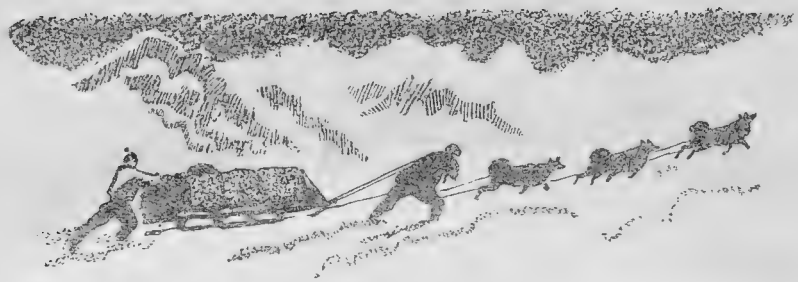
9-го Ронне увидел несколько белоснежных буревестников, круживших в небе, а Линдсей обнаружил у полосы сжатия 5 больших лоснящихся тюленей, повидимому, ожидавших потомства.

## VIII

12 октября, после 9 дней ненастья, небо прояснилось, и Боулин вылетел на «Пилгриме» вместе с Шлоссбахом и Бэлеем к передовой базе.

Во втором часу дня Уэйт радировал, что самолет стартовал в Маленькую Америку, имея на борту Бэрда и Поултера. Уэйт, Шлоссбах и Демас должны были вернуться на вездеходе.

Час спустя на небе стали вырисовываться контуры самолета, и мы побежали ему навстречу. Семь месяцев — какой это иногда долгий, долгий срок!..



*Глава XIII*

## ВЕСЕННЯЯ КАМПАНИЯ

### I

Мои переживания на передовой базе настолько полно описаны в предыдущей главе, что мне ничего не остается добавить. В первый период моего отшельнического существования мне жилось совсем не плохо, и я наслаждался тишиной и спокойствием. Последующие месяцы, должен сознаться, были очень тяжелые. Но, ведь, отправляясь на базу, я прекрасно сознавал, на что я иду, и если действительность оказалась хуже всяких ожиданий, то все же жаловаться мне собственно не на что. Если результаты метеорологических работ, выполненных на базе, хоть немного пополнят наши современные познания об Антарктике, я буду считать себя вполне вознагражденным. За исключением незначительных пробелов, наблюдения велись непрерывно с 25 марта по 12 октября.

Мои спасители — Поултер, Демас и Уэйт — достойны всяческой похвалы. Они совершили трудное, опасное путешествие, но какое это было непередаваемое мгновение, когда я увидел вдали свет прожектора!

В течение 8 недель моего медленного выздоровления эти три товарища неизменно проявляли ко мне исключительную чуткость и внимание. Домик скорее походил на ледяную коробку, чем на просторную гостиницу, и мы чувствовали себя как сельди в бочке. Все же каждый из них проявлял макси-

мум усилий, чтобы не мешать остальным. Уэйт занимался стряпней, а Поултер и Демас вели метеорологические наблюдения и регистрировали метеоры. Самая свирепая стужа не могла остудить пыл Поултера. Однажды я застал его внимательно следящим за мгновенным полетом метеоров при температуре —60°

Как мне ни хотелось поскорее вернуться в Маленькую Америку, я должен был ждать прибытия самолета, так как совершить путешествие на вездеходе мне было не под силу. Справедливость вынуждает меня признаться, что мое отсутствие нисколько не повредило экспедиции. Благодаря ежедневной радиосвязи я находился в курсе всех дел и мог давать те или иные указания, хотя особой необходимости в этом не возникало. Полевые партии были готовы к выходу; научная работа велась успешно; авиационная группа наладила самолетный парк, а от отряда Джуна на вездеходе № 1 в день моего возвращения на станцию поступила приветственная телеграмма с сообщением, что участники сделали интересное географическое открытие и взобрались на гору Мэк-Кинлей.

Итак, после 7 месяцев отшельнического существования я снова стал жителем антарктической столицы. Самые обыденные явления приобрели для меня прелесть новизны. Невыразимо приятно было общаться с людьми, слышать знакомые голоса и почти уже забытые звуки — телефонные звонки, ритмическое жужжание мотор-генераторов, лай собак — и чувствовать себя приобщенным к жизни нашего деятельного городка. Строительство туннелей было осуществлено после моего отбытия на передовую базу, поэтому в первые дни, блуждая по беспросветно-темным лабиринтам, я не раз был вынужден останавливать навстречу идущего человека и просить его указать мне путь в мое собственное жилище.

Вернувшись в Маленькую Америку, я успел еще осмотреть снаряжение отправляющихся партий и побеседовать с начальниками. К моему большому удовлетворению, я нашел походное оборудование в образцовом порядке и план работ каждой партии тщательно разработанным до мельчайших подробностей.

В последующие дни большое оживление царило в Маленькой Америке — жители станции то провожали, то встречали своих товарищей. Утром 14 октября биологическая партия на Землю Мари Бэрд, в составе Сейпла — начальника, биолога и навигатора, Уэда — геолога, радиста

и каюра, Корея и Стэнклифа — каюров, отправилась в путь. День стоял туманный и облачный, дул северный ветер, и температура держалась на —16°.

Два дня спустя обе южные группы — геологическая под начальством Блэкберна и сейсмомагнитная во главе с Морганом и Брэмхоллом — на 6 собачьих упряжках покинули Маленькую Америку, держа курс на полярное плато.

Несмотря на ненастную погоду, отъезд партий представлял собой внушительное зрелище. Пушистые лайки красиво выделялись на снежном фоне, и мы долго глядели им вслед, пока они не исчезли в тумане, словно проглоченные невидимой бездной.

Весенняя кампания была в полном разгаре. 18 октября в 2 часа дня отряд на вездеходе № 1 прибыл на станцию, пройдя 525,5 мили. Джун, Раусон, фон-дер-Вал и Петерсен проникли в дотоле неведомую западную область горной цепи Эдсела Форда на Земле Мари Бэрд. В результате поездки было открыто обширное плоскогорье, непрерывно тянущееся от гор Рокфеллера до горной цепи Эдсела Форда и дальше на юг и восток от горы Грэс Мэк-Кинлей; осуществлено первое проникновение в область, впервые замеченную с воздуха; проложена триангуляционная сеть и устроен ряд складов до горы Грэс Мэк-Кинлей для партии Сейпла. Вездеход оказался отличным транспортным средством. Когда машина прибыла в Маленькую Америку, в баках ее оставалось лишь 100 литров бензина, а в моторе 1 литр масла. Вечером мы собрались в библиотеке, и участники отряда рассказали мне все перипетии своей поездки.

Покинув 27 сентября Маленькую Америку, Джун и его товарищи в первые два дня покрыли 64 мили пути при очень скверной видимости и морозе в 41°. На 69-й миле участники выгрузили часть продовольствия и устроили склад для партии Сейпла, а также оставили бидоны с бензином для обратного пути. Через каждые 35 миль путешественники устраивали авиационный маяк на четырехметровом шесте.

Вечером 29-го вдали показались темные вершины гор Рокфеллера, а на следующий день в 2 часа 30 минут вездеход уже находился к югу от горы Хелен Вашингтон, в 138 милях к востоку от Маленькой Америки. Впереди тянулись зловещие гряды, и Джун благоразумно решил переночевать на месте.

1 октября партия направилась на лыжах в разведывательный поход. Гряды, повидимому, представляли собой покрытые льдом низкие, погруженные вершины. Хотя путеше-

ственники этого еще не сознавали, они находились у западной стороны открытого ими плоскогорья. После долгих блужданий был найден возможный проход вокруг гряд. В эту ночь небо было чистое и звездное, и Раусон определил местоположение вездехода; оно оказалось — 78°21′ южной широты и 154°15′ западной долготы. В 3 часа утра Джун и фон-дер-Вал были уже на ногах, чтобы разогреть машину. На рассвете партия двинулась в путь, благополучно объехала полосу сжатия и стала подниматься на высокое плато. Раусон лежал на санях, держал компас перед собой и указывал водителю путь при помощи изобретенных им световых сигналов. Петерсен, тоже находившийся на санях, через каждые 800 метров втыкал в снег оранжевый флажок.

Сначала подъем был пологий, но начиная с 570 метров над уровнем моря все увеличивавшаяся крутизна замедлила продвижение вездехода. На высоте в 787 метров утечка масла вызвала длительную остановку. Тут же были выгружены запасы и устроен второй склад для партии Сейпла. На следующий день машина продолжала ползти вверх. К вечеру на высоте 925 метров сильный поземок заставил партию расположиться лагерем. Атмосферное давление быстро падало. Барометр показывал 635 миллиметров.

Едва путешественники успели поставить палатки, как началась пурга, к ночи перешедшая в неистовый шторм. Скорость ветра, по мнению Джуна, превышала 50 метров в секунду. Барометр упал до 584 миллиметров. Фон-дер-Вал спал в машине. Джун, Раусон и Петерсен находились в кухонной палатке, рядом с вездеходом. Радиопалатка помещалась на расстоянии нескольких шагов. Массы воздуха низвергались с силой водопада. Стоял невообразимый грохот. Под ударами ветра шесты палатки согнулись, продырявили брезент, и палатка наполнилась снегом. Тщетно пытались злополучные обитатели ее заткнуть дыры носками, рубахами и другими принадлежностями туалета, попавшимися под руку в темноте. Бо́льшую часть ночи они провели, стоя и подпирая спиной стенки палатки, чтобы как-нибудь удержать ее на месте.

«Это была ужасная ночь, — рассказывал Джун. — Петерсен не осмеливался пойти к радиоустановке, так как ураган тотчас же сбил бы его с ног. Сквозь шум ветра до нас доносился треск, напоминавший удары хлыста — это радиопалатка разрывалась в клочья. Нас беспокоила также судьба фон-дер-Вала, но мы были бессильны что-либо сделать. Рас-

стоянии в 3 метра, отделявшее нас от него, могло с таким же успехом равняться сотне миль. Дважды я пытался выйти из палатки и дважды был отброшен назад, точно сраженный рукой великана. Путешествие от палатки до машины можно было бы предпринять лишь в подводной лодке, да и тогда оно не лишено было бы опасности».

«Когда разбушевалась вьюга, я крепко спал, — продолжил повествование фон-дер-Вал. — Не знаю, проснулся ли я от завывания ветра или от качки машины, но и то и другое могло бы разбудить мертвеца. Вездеход приподнимался и падал, словно лодка в сильную бурю. Сомневаясь в надежности своего убежища, я решил было соединиться с товарищами. Однако после перво́го же шага меня подхватила вьюга, закружила и бросила наземь. Снег забился мне в рот и нос. Я задыхался, но встать не мог, так как меня сдуло бы прямо к Южному полюсу. Оглушенный, ослепленный, потеряв всякое представление о пространстве, я стал ползти на животе и каким-то чудом добрался до машины. Поднявшись в кабину, я надел на себя все свои теплые вещи, забрался в спальный мешок и всю ночь ждал, что вездеход вот-вот разлетится в щепки».

Лишь на рассвете 6 октября буря несколько утихла, и жители палатки отважились выйти наружу. Фон-дер-Вал был жив и невредим, но от радиопалатки остались одни лишь жалкие лоскутья. Радиоустановка, к счастью оказавшаяся в исправности, покоилась под густым слоем льда, а передняя часть вездехода превратилась в маленький айсберг.

Путешественники в течение 6 дней вынуждены были оставаться на месте, так как пурга не унималась до 10 октября. Непрерывно дувшие восточные и северные ветры принесли с собой значительное потепление, и жар от печки растопил снег на крыше палатки. В результате одежда, спальные мешки, пища — все насквозь промокло. Из-за безвременной гибели радиопалатки Петерсен и Раусон поочередно занимали койку на вездеходе — один спал днем, а другой ночью. Хотя беднягам было вовсе не до смеха, неожиданное радиосообщение привело их в очень веселое настроение. Раз в неделю в Маленькой Америке происходили радиовещания: столица Антарктики «перекликалась» с миром цивилизации. Петерсен настроил приемник, и участники отряда услышали голос Джо Рэкера, члена первой экспедиции, говорящего из Нью-Йорка. Не зная, что Джун находится в расстоянии 180 миль от Маленькой Америки, он посылал ему сердечный

привет и в заключение сообщил, что стоит ему закрыть глаза, и он ясно видит перед собой милого Джуна, свернувшегося калачиком на своей койке, с трубкой в руке — воплощение уюта и комфорта!

10 октября, после основательной расчистки снежными лопатами, вездеход приобрел нормальный вид, и в 4 часа 45 минут дня партия двинулась в дальнейший путь. Подъем продолжался. Высокие гряды перемежались с долинами. Днем 11 числа вдали показалась широкая седловина горы, а за нею длинный, неровный хребет, покрытый снегом, за исключением отдельных выходов обнаженной породы. Первая, по-видимому, была гора Грэс Мэк-Кинлей, а вторая — гора Хейнеса. Путешественники изменили курс по направлению к горе Мэк-Кинлей. Высота при повороте составляла 1091 метр.

Дорога становилась чрезвычайно тяжелой. Вездеход то проваливался в рыхлом снегу, то подскакивал на твердых острых застругах. Плато непрерывно опускалось рядом отвесных террас. В 7 часов вечера партия достигла подножья горы и стала взбираться по юго-восточному склону. Час спустя путешественники расположились лагерем на высоте 760 метров.

Утро занялось удивительно чистое и ясное. Все четверо путешественников совершили подъем на вершину — первые люди, вступившие в северные пределы новейшего из американских владений. Южный склон горы полого поднимался почти до самой верхней точки, но северная сторона представляла собой крутой обрыв в 400 метров, увенчанный предательским выступом, к которому они не решились подойти. Восточный горизонт чернел возвышенностями горной цепи Эдсела Форда. Раусон сосчитал 42 хребта — темные выходы пород с длинными покрытыми льдом краями. Террасы к югу от горы Грэс Мэк-Кинлей, по-видимому, возникли в результате сбросов. На севере тянулся широкий пояс шельфового льда, разломанный и изборожденный трещинами.

Чтобы определить местоположение и установить контрольную точку для последующих полетов, Раусон произвел ряд наблюдений над звездами, солнцем и луной. Положение вершины горы Грэс Мэк-Кинлей оказалось 77°55′ южной широты и 148°10′ западной долготы.

13 октября отряд повернул в сторону Маленькой Америки. Приблизительно через милю пути, проходившего по более или менее ровному месту, Джун вставил в лед в виде тре

угольника 3 больших оранжевых флага, обозначая этим аварийную посадочную площадку. Тут же были выгружены и уложены последние запасы для партии Сейпла — 1000 кило провианта для людей и собак и 40 литров горючего.

Вскоре после того как они снова двинулись в путь, произошел комический случай, не лишенный, однако, элемента опасности. Машина замедлила ход, и Раусон спрыгнул с саней, предполагая добежать до кабины, чтобы сказать Джуну, что световые сигналы неисправны. Не успел он сделать несколько шагов, как вездеход быстро устремился вперед. Раусон попытался вскочить на сани, но оступился и упал на снег. Джун и фон-дер-Вал, не подозревая о случившемся, безмятежно мчались дальше. Находившийся на санях Петерсен кричал до хрипоты, однако шум мотора заглушал его голос. Несчастный Раусон, бежавший со всей мочи за санями, уже исчез из вида, когда Джун остановил машину, что он обычно делал, если в течение 15 минут не было светового сигнала — это была одна из мер предосторожности. Ослабевший от крика Петерсен добрался до кабины и сообщил товарищам о случившемся. Когда Раусона подобрали, он, к счастью для водителей, так запыхался, что не мог даже как следует выругаться.

Остальной путь был совершен без дальнейших приключений. Не имея излишка горючего, чтобы разогревать мотор перед каждым стартом, отряд мчался без остановки по 28 часов подряд, покрывая 159 миль в сутки, — новый рекорд путешествия в полярных странах.

— Сидеть так долго без движения было настоящей пыткой, — говорил Раусон, — я чувствовал, как кровь застывает в членах и руки и ноги коченеют, превращаясь в куски льда.

18 октября путешественники вернулись домой. Накануне, в 29 милях к востоку от Маленькой Америки они встретились с партией Сейпла, участники которой отнюдь не имели жизнерадостного вида. Поверхность была чрезвычайно скверной, снег рыхлый, и люди впряглись в нарты и наравне с собаками тянули тяжелую поклажу.

По мнению Джуна, основной дефект в работе вездехода заключался в постоянном образовании льда в проводах и карбюраторе. Несмотря на то, что бензин фильтровали сквозь замшу, в металлических трубопроводах оседал и замерзал конденсат. Джун и фон-дер-Вал выдували лед чуть ли не до потери чувств.

Доктор Потака немедленно взвесил путешественников, главным образом, чтобы проверить питательность новых пайков. Вот что показали результаты взвешивания:

| | До поездки | После поездки |
|---|---|---|
| Джун . . . . . | 86,4 кг | 83,2 кг |
| Раусон . . . . . | 72,9 „ | 68,8 „ |
| Петерсен . . . . . | 78,7 „ | 73,8 „ |
| Фон-дер-Вал . . . . | 62 „ | 58,5 „ |

## II

В то время как партия Сейпла продвигалась на восток, вдоль линии складов, устроенных для нее Джуном, мы готовились оказать такую же помощь обеим южным группам. Это было нелегкое задание. Для того чтобы исследовательские партии могли успешно выполнить программу своих работ, надо было устроить ряд складов на протяжении 517 миль, от побережья до горной цепи Королевы Мод, и оставить 1350 килограммов запасов у подножья ледника Тэрна.

Вспомогательные операции мы предполагали осуществить на вездеходах, и от нашего механизированного транспорта в значительной степени зависело, удастся ли южным группам достичь полярного плато.

Один лишь сейсмический прибор Моргана весил 472 килограмма, а общий груз партии, состоявший из научного оборудования, походного снаряжения, горючего, продовольствия и пр., равнялся 7200 килограммов, то есть по 3600 килограммов на вездеход.

Теоретически предполагалось, что водители справятся с возлагаемым на них заданием, и на практике это подтверждалось отличной работой вездехода № 1 во время восточной поездки. Единственную неизвестную величину представляли собой трещины. Длинные черные бездонные колодцы и зияющие бездны, извивавшиеся к югу от 81° южной широты, должны были явиться главным испытанием. В 1929 году я совершил несколько полетов над этой предательской областью, которую мы тогда назвали «Долиной пропастей». На собачьих упряжках можно было найти проход через нее; прошел Амундсен, прошли и санные партии первой экспедиции. Но как поведут себя тяжелые машины, сумеют ли они преодолеть это серьезное препятствие, встающее на их пути, мог показать лишь опыт.

В полярных странах успех того или иного начинания никогда не должен быть поставлен в зависимость от какого-нибудь сомнительного обстоятельства. Каждый шаг должен быть по возможности взвешен, рассчитан, предусмотрен. Никогда не надо соблазняться интересными, но чрезмерно рискованными целями. Многих отважных исследователей похоронил под собой полярный лед, и много он разрушил планов людей, возлагавших слишком большие надежды на удачу и не считавшихся с фактическими возможностями. Шестая часть света еще так плохо изучена, она сулит любознательному человеку такое неисчерпаемое поле деятельности, что можно всегда избрать ценный и вместе с тем разумно достижимый объект исследования, не гонясь за сенсационными рекордами.

При планировании своих походов я всегда стойко придерживался этого принципа.

Геологическая партия не внушала мне никаких опасений. Прекрасно укомплектованная в отношении людского персонала, не перегруженная поклажей, она могла независимо от вездеходов выполнить геологическую разведку горной цепи Королевы Мод, не требуя особой помощи извне. Лучшей санной партии нельзя было себе представить. Если бы участники ее захотели пожертвовать своим научным заданием, они бы достигли полюса с быстротою и точностью, которые удивили бы мир.

Несколько иначе обстояло дело со второй южной группой. Вес сейсмического прибора, наиболее грузного и тяжелого из всех научных приборов, когда-либо примененных в условиях полярных переходов, играл решающую роль. Без помощи механизированного транспорта сейсмические работы были неосуществимы. На собачьи упряжки нельзя было рассчитывать, так как у нас нехватало собак, и о помощи со стороны авиации тоже не могло быть речи. Наступал летный сезон, и самолеты нам были нужны для выполнения обширной программы исследований с воздуха. Следовательно, судьба сейсмомагнитной партии всецело зависела от успешного продвижения вездеходов, а судьба последних, в свою очередь, должна была решиться на 81° южной широты, то есть в 350 милях от гор.

К счастью, у нас имелся запасный козырь — новое плоскогорье, обнаруженное отрядом Дэкуна, к которому направились бы участники партии, если Долина пропастей оказалась бы непроходимой. На этом большом ледниковом куполе сейс-

мометрические и магнитные исследования дали бы не менее интересные результаты, чем на полярном плато.

Пока южные группы медленно пробирались по рыхлому снегу барьера, Демас, фон-дер-Вал и Хилл поспешно осматривали вездеходы, чтобы во-время прибыть к месту встречи на 81° южной широты, где собачьи упряжки должны были провести машины через предательскую полосу трещин.

Наконец, 25 октября ситроены № 2 и 3, нагруженные до небес научным инструментарием и походным снаряжением, вышли на юг вслед за санными партиями. Падал легкий снег, небо было облачное, и термометр показывал —20°.

В этот же день обе южные группы достигли материковой базы, а партия Сейпла на востоке подходила к горам Рокфеллера, находящимся на расстоянии 115 миль от Маленькой Америки. Начавшаяся сильная метель и рыхлый снег замедляли продвижение отрядов. «Убийственная поверхность для собак» — сообщил Сейпл, который вынужден был, чтобы облегчить груз саней, выбросить 150 кило провианта. Меня это не тревожило. Путь должен был улучшиться, и отряды наверстали бы упущенное время. В последний переход к передовой базе южные группы прошли 29 миль.

## III

Пришел черед авиации повести воздушную атаку на необозримые пространства великого белого материка. Прежде всего я собирался проникнуть в неизученную область между горами Эдсела Форда и Королевы Мод. Это «белое пятно», простирающееся вдоль 147-го меридиана, таило в себе ключ к одной из самых животрепещущих загадок антарктической географии — тайну большого «Ледяного пролива». Из неразрешенных географических задач современности это была одна из самых увлекательных и, пожалуй, наиболее важных, так как наличие пролива означало бы огромный водный путь, соединяющий Атлантический океан с Тихим через ось земного шара. Пока вопрос о проливе не был разрешен, структурное единство шестой части света оставалось невыясненным. Как это ни странно, но уже через много лет после того как большинство астрономов пришло к убеждению, что на Марсе нет каналов, ни один географ или геолог не мог сказать, представляет ли собой Антарктика, лежащая в расстоянии каких-нибудь 10 000 миль, один материк или два

Решение этого вопроса я считал наиболее существенным в программе работ второй экспедиции.

В связи с проблемой о «Ледяном проливе» возникал не менее важный вопрос о продолжении Анд. Взглянем на карту южной полярной области. К югу от мыса Горн американские складчатые горы — Анды — погружаются в воды Атлантического океана, а затем как будто снова появляются в гористых очертаниях Земли Грэма[1] полуострова антрактического архипелага. Многие геологи полагают, что этот хребет в тектоническом и петрографическом отношении является продолжением складчатой цепи Анд, и называют его Антарктандами. Теперь спрашивается: тянется ли эта горная цепь через Антарктику и в каком направлении? Проникает ли она в сердце материка или, резко сворачивая на запад, соединяется с горами Земли Мари Бэрд и Короля Эдуарда VII? И, наконец, разобщает ли морской рукав, — так называемый пролив, — эти горные массивы?

Сама идея о существовании пролива базировалась в основном на следующих данных:

1) Геологические и структурные различия двух противоположных областей материка — Земли Грэма и Южной Земли Виктории.

2) Наличие с двух сторон континента больших водных пространств — моря Росса и моря Веддела, расположенных одно против другого, против входов в предполагаемый пролив.

3) Характер приливов и отливов в море Росса, указывающий, согласно Дж. Дарвину, на возможность существования сквозного прохода.

4) Широкая полоса лежащего невысоко над уровнем моря льда между высокой, покрытой льдом сушей к юго-востоку от Китовой бухты и районом на 82-й параллели, где Амундсеном были усмотрены «признаки суши». Существование такого низко лежащего ледяного покрова породило мысль о проливе, который если и не проходит через весь материк, то может отделять горы Земли Короля Эдуарда VII от материка.

5) Сравнительно спокойное состояние воздуха у края ледяного барьера Росса, указывающее на малую вероятность вы-

[1] У Бэрда вместо „Земля Грэма" сказано „Антарктический архипелаг", так как Бэрд, после полета Уилкинса в 1928 году, полагал, что Земля Грэма отделена от материка проливом. Уже после 2-й экспедиции Бэрда британская экспедиция Римилла показала, что Уилкинс ошибся и что Земля Грэма есть полуостров. *(Прим. ред.)*

ских масс суши к юго-востоку, так как горы вызывали бы сильные ветры.

С другой стороны, целый ряд фактов говорил против существования пролива:

1) Расстояние между морями Росса и Веддела, составляющее около 1300 миль, слишком велико для какого бы то ни было канала.

2) Существование земель, обнаруженных Амундсеном во время его похода от ледяного барьера Росса к полюсу, мало согласуется с существованием гипотетического пролива.

3) Результаты, правда еще скудных, геологических исследований скорее указывали на то, что антарктический материк представляет собой единый, в тектоническом отношении, горный массив, к которому примыкают складчатые горы Земли Грэма, так называемые Антарктические Анды.

Все приведенные здесь соображения носили характер гипотезы, и хотя Маусон, Пристли и другие исследователи Антарктики склонялись к мысли, что пролива не существует, все же явных доказательств еще не было налицо. Для того чтобы разрешить этот вопрос, надо было исследовать неведомое восточное побережье ледяного барьера Росса, где, повидимому, должно было находиться начало загадочного пролива.

Работы моей первой экспедиции не внесли ясности в проблему о проливе. Во время наших полетов в 1929 году мы открыли к югу от побережья Земли Короля Эдуарда VII новую горную цепь — горы Рокфеллера, в структурном отношении, повидимому, родственные горам Александры, и несколько восточнее значительно больший горный массив — хребет Эдсела Форда на Земле Мари Бэрд. По данным аэрофотосъемки этот новый хребет тянулся с севера на юг; но оставалось невыясненным, простирается ли он на юг, до соединения с горной цепью Королевы Мод, закрывая путь проливу, или же следует вдоль побережья на восток, образуя давно искомое звено цепи Анд.

В первых главах этой книги я обрисовал перед читателем нашу попытку достичь с моря и с воздуха неведомого восточного побережья Антарктики. Это наступление имело также целью определить простирание горной цепи Эдсела Форда. При этом следует указать, что программа работ нашей экспедиции предусматривала исследование всей обширной области моря и суши, лежащей между южной частью Тихого океана и горной цепью Королевы Мод. Независимо от каких-

бы то ни было теоретических предпосылок наша миссия заключалась в том, чтобы собрать сырой материал научных объективных наблюдений, из которых созидаются теории.

Благодаря открытиям, сделанным отрядом Джуна во время пробега-вездехода, выяснилось, что направление гор Эдсела Форда не южное, а скорее северо-восточное, причем гора Грэс Мэк-Кинлей образует юго-западный отрог западного хребта. Затем, новое высокое плоскогорье, повидимому, тянулось на юг и юго-восток. Таким образом возникали новые вопросы. Как далеко на юг простирается это плато? Опускается ли оно к подножью горной цепи Королевы Мод? Аннулирует ли оно концепцию о «Ледяном проливе»?

Итак, если великий «Ледяной пролив» и существовал в природе, искать его следовало в совершенно девственных пространствах материка, вдоль 147-го меридиана, между горой Грэс Мэк-Кинлей, вершиной горной цепи Эдсела Форда и горами Королевы Мод.

В соответствии с этим мы предполагали направить самолет сначала в самое сердце этого «белого пятна», а оттуда на север к горам Эдсела Форда, что дало бы нам возможность исследовать часть этой области.

Трасса полета описывала неравносторонний треугольник, с линией основания, простиравшейся от Маленькой Америки до горы Грэс Мэк-Кинлей, и вершиной, лежащей на 81° южной широты и 147° западной долготы.

Результаты этого первого воздушного обследования определили бы курс дальнейших полетов. Обнаружив к югу и востоку от нового плоскогорья низкий пояс шельфового льда, мы обследовали бы его, насколько позволил бы радиус действия самолета, для того чтобы определить восточную границу депрессии или направление мульды. Если же оказалось бы, что плоскогорье лежит между морем и 81 параллелью, то последующими полетами мы попытались бы изучить всю неведомую область к югу от 81° до гор Королевы Мод.

Но у читателя, быть может, возникнет сомнение, и он спросит нас, как можно с воздуха выяснить структуру суши, сплошь покрытой льдом, и выделить «Ледяной пролив» из остальной необъятной ледяной массы?

Учитывая эти затруднения, мы предполагали производить на всех сомнительных участках промер посредством альтиметра и чувствительного барографа при бреющем полете над

льдом и таким образом определять уровень поверхности льда на основании барометрического давления.

«Не ведь толщина ледяного покрова материка абсолютно неизвестна» — возразит читатель. — Совершенно верно, но тут-то нам на помощь должны были прийти сейсмические исследования Моргана на полярном плато и аналогичные работы Поултера в окрестностях Маленькой Америки. Благодаря этим измерениям мы надеялись получить более или менее точные данные о толщине антарктического ледяного щита и шельфового льда, то есть льда над водой. Если бы, например, альтиметр показал высоту ледяной поверхности, равную 360 метрам, а сейсмические измерения Моргана в этой же области дали бы толщину льда в 120 метров, то суша, очевидно, лежала бы на высоте 240 метров над уровнем моря.

Такова была в общих чертах проблема, которую мы жаждали разрешить. Меня всегда больше всего привлекали исследования с воздуха. Успешный полет мог много выяснить, но я возлагал не меньше надежд на работы наземных партий. Ведь не надо забывать, что в то время три научных отряда находились в пути — на востоке Сейпл приближался к горам Эдсела Форда, южная геологическая группа держала путь к горной цепи Королевы Мод, и сейсмомагнитный отряд направлялся к полярному плато. На основании объединенных результатов всех этих походов, подкрепленных летными открытиями, мы надеялись разгадать тайну великого «Ледяного пролива».

## IV

В стужу и вьюги октября сотрудники авиационного отдела Боулин, Суон, Смит, Скиннер и Дэстин неустанно трудились над «Уиллиамом Хорликом», торопясь привести нашу большую стальную птицу в летную готовность. Часть ремонта была произведена в течение полярной ночи, но при выгребании самолета из его зимнего ангара зимовщики кирками и лопатами повредили оболочку крыльев и фюзеляжа. Осмотр выявил около 40 дыр, которые надо было тщательно зашить, а затем залить лаком, прежде чем натянуть оболочку.

Это была длительная, мучительнейшая работа. Лакировка самолета, чтобы ткань хорошо высохла, должна производиться в спокойном воздухе при постоянной температуре в +30°.

то есть в обстановке закрытого ангара или завода. К сожалению, в Маленькой Америке не было ни того, ни другого, а температура упорно держалась на —20°. Наши летчики соорудили маленькую брезентовую палатку, устанавливаемую над той частью крыла, где они работали, и согреваемую двумя паяльными лампами. Сладковато-едкий запах лака вызывал у людей головную боль и тошноту. Помню, однажды я нашел Смита стоящим на четвереньках: голову он высунул из палатки и жадно вдыхал свежий воздух. Передняя половина его тела находилась на морозе в —20°, а задняя половина — в температуре +30° — разница в 50 градусов!

Еще труднее было починить дыры, обнаруженные на нижней поверхности нижних крыльев, так как здесь казалось невозможным установить палатку. Но и тут, благодаря изобретательности Боулина и Суона, был найден своеобразный выход из затруднительного положения. Один из них обвязывал вокруг бедер длинный кусок широкого брезента, наподобие юбки, поднимался на лесенку и становился под дырой. Товарищ поднимал подол «юбки» над его головой и обвязывал ее длинными шнурами вокруг кромок крыла. Для сушки лака и обогревания этой беспримерной «палатки» служила 500-ваттная лампа, соединенная длинным проводом с электростанцией. Положение человека, голова которого находилась как бы в мешке, было далеко не завидное: двигаться он не мог, ноги его быстро коченели, а дыхание отравляли горячие, тошнотворные пары лака. Так безропотно преодолевая бесчисленные специфические «проблемы», возникавшие на каждом шагу, мои доблестные товарищи готовились к каждому походу и обеспечивали конечный успех экспедиции.

26 октября работы были, наконец, закончены, и летная команда совершила на «Хорлике» длительный пробный полет. В течение двух с половиной часов Джун и Боулин испытывали в воздухе летные качества машины, высоту полета при полной нагрузке и показания приборов. Они делали при этом крутые виражи и снимали руки с руля, чтобы убедиться, как быстро самолет затем выравнивается. Одновременно Раусон проверял компасы, а Бэлей радиоустановку. В связи с этим произошел забавный случай. Удивленный ненормальным поведением компасов и тщетно доискиваясь причины этого непонятного явления, Раусон внезапно спросил Бэлея, нет ли случайно при нем каких-нибудь железных предметов. Каков же был его ужас, когда из кармана

радиста в быстрой последовательности появились на свет дня гаечный ключ, клещи и две отвертки, сильно намагниченные от прикосновений к электромагнитным частям радиоаппаратуры!

## V

С каждым днем в студеном воздухе все явственнее ощущалось веяние лета. 22 октября начался «полярный день» — солнце не пожелало больше с нами расставаться и круглые сутки освещало ледяные просторы своими благотворными лучами.

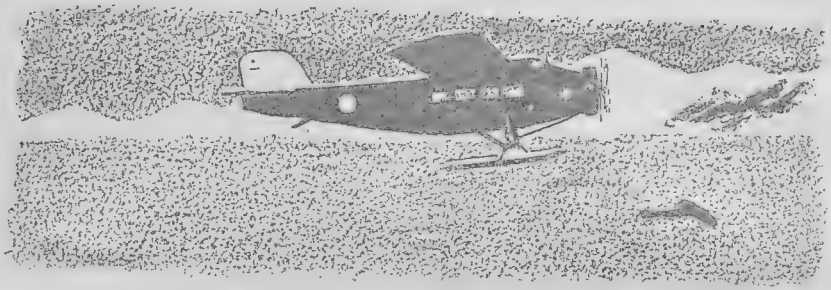
Китовая бухта ожила. Тюленьи лежбища заполнились многочисленными обитателями. Биологи Линдсей, Перкинс и Стерретт проводили бо́льшую часть дня в бухте, изучая животных. 15-го Линдсей обнаружил на льду первых двух младенцев-тюленей, повидимому, только что появившихся на свет.

С этого дня «народонаселение» бухты стало расти с невероятной быстротой; месяц спустя там было не менее трехсот тюленей с потомством. Перкинс приветствовал гостей широким жестом руки: «родильные палаты, товарищи, тянутся на расстоянии двух миль» — пояснял он.

Зоологи не знали досуга. Линдсей и Стерретт при помощи Ионга аккуратно взвешивали молодых тюленей и наблюдали за их ростом и поведением. Взвешивание младенцев считалось весьма серьезным делом для биологов и чрезвычайно неприятным для животных. Нелегко было положить на весы скользкого бесформенного, извивающегося новорожденного, весящего от 25 до 40 кило и охраняемого зоркой и воинственно настроенной родительницей. Вскоре биологи придумали для этого дела целую систему. Пока Ионг отвлекал внимание самки, испуская страшные крики и размахивая перед ее глазами лыжной палкой, Стерретт бросал младенца в мешок, клал на весы, а Линдсей быстро записывал данные об его весе, линке и развитии челюстей. Обычно это удавалось сделать, прежде чем мать заметит исчезновение своего детеныша. Но, бывало, более зоркая самка внезапно обернется, трубя, как дикий слон. Должен сознаться, что в таких случаях, видя, как на них надвигается полтонны разгневанного материнства, наши многострадальные ученые поспешно роняли факел науки (с младенцем-тюленем в придачу) и удирали со всех ног.

Молодые тюлени представляли постоянный интерес, и, начиная с ноября, наши энтузиасты науки фактически переселились в бухту. Животные растут необычайно быстро и через месяц после рождения нередко весят уже 100 кило. Линька у них начинается с двухнедельного возраста. Мягкая, пушистая шерсть выпадает большими клочьями, и со стороны кажется, что шкура изъедена молью. Обычно им неведома водобоязнь, хотя бывало, что мать нежно подталкивала младенца в воду или же, если она была настроена более сурово, хватала его за загривок и бесцеремонно окунала в прорубь. По наблюдениям Линдсея, тюлени входили в воду в возрасте двух-трех недель, но некоторые скороспелки плавали уже восьми дней от роду. Благодаря терпению и настойчивости биологам удалось собрать обширный материал о темпах роста, развитии зубов и линьке 250 клейменных ими молодых тюленей.

Несмотря на то, что лед уже начал взламываться, продолжали стоять изрядные морозы. За период времени с 19 октября по 1 ноября минимальный термометр соответственно показывал: —44, —43, —42, —35, —39, —35, —24, —34, —37, —41, —27, —36 и —36°. 28-го над Маленькой Америкой прошла сильная метель, во время которой скорость ветра достигала 25 м в секунду. Но когда 26 октября выгребали «Хорлика», многие зимовщики работали голые по пояс и все жаловались на жару, хотя замерзшее дыхание превратило их бороды в миниатюрные ледопады. Все же близилось антарктическое лето.



*Глава XIV*

## ЗА РУБЕЖОМ ОТКРЫТИЙ

### I

31 октября геологическая и сейсмомагнитная партии, далеко опередив вездеходы, приблизились к зловещим пропастям, находившимся между 81-й и 82-й параллелью.

28-го группа на вездеходах в составе Демаса, Хилла и Уэйта прибыла на передовую базу. Водители затратили 2 дня на проверку и ремонт машин, а затем, забрав со склада горючее и провиант, отправились в дальнейший путь. 31-го от них не было никаких известий, и я с некоторым беспокойством ожидал дальнейших сообщений.

Утром 1 ноября Пейн от имени обеих южных партий радировал, что они находятся на стоянке, приблизительно в 209 милях к югу от Маленькой Америки. Между 199-й и 202-й милей упряжки перебрались через трехмильный пояс небольших трещин, среди которых, однако, встретилось несколько зияющих расщелин шириной в 10 метров и более. По мнению Блэкберна, вездеходы могли бы пройти здесь при условии очень осторожного маневрирования. Он обозначил путь флагами, причем выбрал направление так, чтобы обогнуть наиболее опасные участки.

Несмотря на ободряющие вести, упоминание о десятиметровых расщелинах было не слишком утешительным. Я попросил обе партии остаться на их теперешней стоянке до по-

лудня, так как ожидались известия от мотористов. Но те продолжали безмолвствовать.

В полдень мы приняли вторую радиограмму Нейна:

„Вездеходов до сих пор не видно. Мы соорудили высокий знак. Не вернуться ли нам к полосе трещин?"

Я одобрил это предложение. Участники геологической партии — Блэкберн, Рэссел и Нейн — отправились со своими упряжками навстречу вездеходам, а сейсмомагнитная партия осталась в лагере.

В 6 часов вечера последовал первый удар. Уэйт, радист вездеходной партии, передал:

*„Находимся на 193-й миле... извлекаем одну машину из расщелины — видны приближающиеся упряжки. Подробности сообщу после".*

Через час прибыло второе послание:

*„Нейн, Рэссел и Блэкберн утверждают, что для вездеходов дорога непроходима. Полагаем, что лучше будет вернуться на 180-ю милю, а затем направиться на восток... Демас".*

Впоследствии мы узнали подробности приключения. Догоняя санные партии, оба вездехода шли на юг по хрустящему снегу, причем один находился метров на сто позади другого. Впереди был № 3, на котором ехали Хилл и Уэйт. Поверхность казалась вполне надежной. Внезапно передняя машина резко осела, и снизу послышался грозный гул многих тонн снега, обрушивающихся в пропасть. Хилл инстинктивно нажал на тормоза, нарушив одно из правил езды, предписывающее высшую скорость при переправе через трещину. Этот поступок спас машину, а может быть и обоих мотористов от серьезной опасности. Машина сползла в пролом и держалась лишь на левой гусенице и правой лыже, которыми она зацепилась за его неровные края. Левая гусеница опустилась очень глубоко, и кузов накренившегося вездехода оказался сильно прижатым к стене расщелины. В момент провала ни Хилл, ни Уэйт не успели открыть дверцы.

К счастью, метра на четыре ниже расщелина суживалась. Соорудив внизу фундамент из снежных глыб, водители набросали на него лопатами достаточно снега, чтобы образовать опорную поверхность для гусениц. Во время этой работы прибыла геологическая партия, выехавшая навстречу мотористам. Увидев, что случилось с вездеходом на участке, который казался таким надежным, геологи признали, что Де-

мас не имел никаких шансов на благополучный переезд через Долину пропастей, находившуюся на 5 миль южнее. Правильность этого вывода вскоре подтвердилась.

Когда на следующий день Брэмхолл снова переправлялся через пояс трещин, то едва он с собаками и передними санями перебрался через замаскированную расщелину, как снежный мост проломился, и прицепные сани с 250 килограммами собачьего корма повисли вертикально. Чтобы спасти их, потребовались совместные усилия 4 человек. Отверстие имело 30 метров глубины и 2 метра в поперечнике.

На следующее утро, 2 ноября, вездеходная партия сообщила:

*„Считаем наиболее целесообразным, чтобы все упряжки и вездеходы возвратились к складу на 159-ю милю и прошли оттуда 10 миль на восток, а затем направились на север, к леднику Леверетта. Если вездеходам не удастся перебраться, то санные партии смогут изменить план действий и распределить между собою грузы так, чтобы продолжать работу самостоятельно. Наше предложение позволит сэкономить время и избегнуть излишнего риска.*

*Блэкберн, Демас“.*

Так как вся будущая деятельность обеих южных партий в особенности сейсмомагнитной, зависела от того, удастся ли вездеходам пробиться через преграды, то представлялось благоразумным, чтобы в продолжение критического периода все 3 группы были объединены. Сейсмомагнитная партия все еще находилась на стоянке, в 14 милях к югу от пояса трещин. Ее радист, Роппе, прислушивался ко всем нашим радиопереговорам. Мы немедленно уведомили Моргана и Брэмхолла о создавшемся положении, прося их вернуться к вездеходной партии. Они сейчас же отправились.

Вечером того же дня, когда все три партии уже находились вместе, я послал им следующую радиограмму:

«Блэкберну, Демасу, Брэмхоллу, Моргану. При попытке пройти через полосу трещин не подвергайте людей излишнему риску. Не торопитесь и тщательно обдумывайте каждое решение. Лучшее орудие борьбы в Антарктике — терпение... Желаю успеха».

Утром 3 ноября Сейпл, начальник восточной партии, сообщил, что его группа благополучно достигла горы Грэс Мэк-Кинлей и приступила к исследовательским работам. В тот же день южные партии — 10 человек, 2 вездехода и 9 упря-

жек — вернулись к знаку на 159 миле и направились оттуда к юго-востоку, рассчитывая найти проход приблизительно на 10 миль восточнее того места, где вездеходы впервые потерпели неудачу.

Из дальнейших сообщений выяснилось, что наш механизированный транспорт снова оказался бессильным перейти через порог Долины пропастей. Каждые несколько метров вездеходы проваливались сквозь перекрытия расщелин, по которым беспрепятственно прошли упряжки. Большинство проломов были узкими, не шире 1 метра. Машины провисали, оседая на заднем конце, а затем медленно выползали на своих гусеничных цепях, тогда как упряжки вскачь носились вокруг.

Люди и собаки двигались гуськом, связавшись двадцатиметровыми альпийскими веревками. Блэкберн, Эйлефсен и Пейн обследовали расщелины на протяжении 8 миль к востоку и юго-востоку, а Демас, Рэссел и Ронне — на протяжении 3 миль к западу. Разведчикам не удалось найти ни одной лазейки. Перед ними тянулся пояс шириной в 10 миль, изборожденный трещинами, глубокими, как шахты; среди них всюду поднимались куполообразные холмы, словно чудовищные бородавки. Эйлефсен с ужасом рассказывал, что некоторые из зияющих отверстий были достаточно велики, чтобы поглотить всех собак, всех людей и все вездеходы Маленькой Америки. Под полозьями саней непрестанно слышался гулкий звук, свидетельствующий о скрытой пустоте; от сотрясения при езде ледяные сосульки обламывались и, стремительно прорезая воздух, со свистом летели в бездну.

Однажды, остановившись, чтобы подождать Ронне, Рэссел машинально воткнул острие лыжной палки в снег. Палка прошла насквозь, и Рэссел поспешно отскочил. Подошедший Ронне расширил отверстие своей палкой. Все перекрытие обрушилось; там, где перед этим стоял Рэссел со своей упряжкой, теперь зиял полуторакилометровый пролом с отвесными голубыми стенами, уходящими вниз, в необозримую глубину.

Вечером 4 числа злополучные путешественники расположились лагерем. Обескураженным людям, собравшимся вокруг радиопередатчика Уэйта, а также и тем, кто находился возле приемника Дэера в Маленькой Америке, предстояло решить вопрос: что делать дальше?

На западе совершенно не на что было надеяться. Насколько можно было судить по наблюдениям южных партий, пояс трещин простирался во все стороны. Единственный шанс

пробиться состоял в том, чтобы снова вернуться к знаку на 159-й миле и предпринять еще более далекий обход с востока, по совершенно неведомой области.

На этот обход пришлось бы затратить немало дней без гарантии успеха. А между тем надо было торопиться. Согласно программе летних полевых работ обе южные партии должны были прибыть к подножью горной цепи Королевы Мод через 29 дней после выхода из Маленькой Америки. 19 дней уже прошло: для путешествия в 293 мили оставалось только 10 дней.

5 ноября сквозь морозный воздух весь день летели послания, которыми южные партии обменивались с Маленькой Америкой. По одному вопросу мы сразу же пришли к соглашению: дальнейшая трата времени на поиски пути для вездеходов была бы неблагоразумной. Геологической партии следовало немедленно отделиться, так как иначе выполнение ее задания было бы сорвано. Требовалось лишь помочь ей устроить склады провианта до 300-й мили. Гораздо труднее было положение сейсмомагнитной партии: она попала в тот самый «переплет», которого мы опасались.

Первая мысль Моргана и Брэмхолла заключалась в том, чтобы покинуть вездеходную партию и со своими 4 упряжками поспешить к горам. Морган намеревался оставить свою сейсмическую аппаратуру на вездеходах, которым предстояло теперь самостоятельно искать обходного пути на востоке. Если бы они потерпели неудачу, то Морган попытался бы компенсировать срыв сейсмической программы геологической работой в горах к западу от района, обследуемого Блэкберном.

Один из принципов, которых я твердо придерживаюсь при полевых операциях, заключается в том, чтобы отнюдь не пытаться командовать отдаленной партией по радио. Руководитель-бюрократ, посылающий приказы из своего кабинета и настаивающий, чтобы они неуклонно соблюдались на местах, всюду причинит много ущерба и затруднений, но в особенности — в полярной экспедиции. Условия, встречающиеся в неведомых областях, настолько неожиданны, настолько усложнены бесчисленными факторами, от которых зависит безопасность людей, что суждение человека, находящегося на месте, всегда должно учитываться с величайшим вниманием. В настоящем случае, когда решалась судьба 3 важнейших научных заданий нашей экспедиции, я стремился соблюсти этот принцип. Кроме того, я вполне доверял руководителям

наших партий. Для того чтобы реорганизация последних была произведена с наибольшей пользой для научной программы, я предложил руководителям партий договориться с профессором Поултером, заведующим научной частью экспедиции.

Поултер не одобрил предложения о том, чтобы сейсмомагнитная партия отделилась от вездеходной: если бы вездеходы не смогли последовать за упряжками, то, очевидно, пришлось бы пожертвовать всей полевой сейсмической программой. А между тем Поултер возлагал на нее большие надежды. Его собственные сейсмические опыты, произведенные вблизи от Маленькой Америки, оказались очень успешными, и он рассчитывал, что если удастся дополнить их промерами во внутренних районах Антарктики, это будет одним из самых ценных достижений экспедиции. По его мнению, для сейсмомагнитной партии целесообразнее всего было действовать совместно с вездеходной и направиться на восток, чтобы произвести свои исследования на новооткрытом плоскогорье.

С этим я вполне согласился. Как я уже говорил раньше, решению вопроса о возможности существования «Ледяного пролива» должны были содействовать сейсмические исследования, которые партия Моргана предполагала произвести во время путешествия на полярное плато. Изменение плана, предложенное Поултером, позволяло достигнуть той же цели.

Кроме того, трещины, преграждавшие путь вездеходной партии — длина и ширина пояса сжатия, а также видимая его складчатость в направлении на северо-восток, — сами по себе представляли значительный геологический интерес. Чем вызвано возникновение этого широкого пояса, идущего через центральную часть барьера? Вероятно, движением льдов, медленно ползущих по суше. Но какова толщина этих льдов? Расположена ли суша выше или ниже уровня моря? Не обозначается ли складчатостью, направленной на северо-восток, западная граница новооткрытого плоскогорья и, следовательно, еще необнаруженная береговая линия барьера Росса и скрытого под ним моря Росса?

Все эти обстоятельства имели значение для раскрытия «тайны пролива». Сейсмическая аппаратура Моргана, зондирующая льды, могла здесь оказаться эффективнее, чем какие бы то ни было иные приборы. При теперешнем стратегическом положении ему и Брэмхоллу требовалась лишь небольшая удача, чтобы превратить свое отступление в победоносную атаку.

Не желая быть «кабинетным руководителем», я сообщил южным партиям этот новый план лишь в виде предложения. Посоветовавшись, они приняли его и тотчас же приступили к реорганизации партий и к перераспределению грузов и собак. Геологическая партия осталась в прежнем виде, но Роше и Эйлефсен с их упряжками должны были в качестве вспомогательной партии устроить склады провианта на пути от теперешней стоянки до 300-й мили. Собак Моргана и Брэмхолла взяла геологическая партия, так что теперь она имела 4 упряжки по 11 собак и 1 упряжку в 10 собак. Хотя геологическая партия предлагала Брэмхоллу доставить его магнитную аппаратуру на юг, он решил окончательно связать свою судьбу с вездеходами.

6 ноября реорганизованные партии расстались. Геологи со своим вспомогательным отрядом направились через расщелины сначала на юго-восток, а затем прямо на юг. «Упряжки работают на полный ход, — сообщили они. — Мы вполне успешно перебрались через полосу трещин шириной около 6 миль». Как только стало известно, что переправа геологической партии состоялась благополучно, оба вездехода двинулись обратно к складу 159-й мили; оттуда предстояло сделать третью попытку пробраться через трещины, в более восточном направлении. Захватив то горючее, которое он раньше оставил на складе, Демас имел теперь достаточно бензина для 200 миль пробега обеих машин; кроме того, в случае крайней необходимости, он мог бы покинуть один вездеход.

## II

Тем временем в Маленькой Америке наши летчики ожидали летной погоды.

Смит подготовлял «Пилгрим» к высотному полету для наблюдений над космическими лучами, который должен был явиться заключительной стадией этих исследований. Брэмхолл предусматривал такой полет в качестве альтернативы на случай, если вследствие трудности транспортировки не удалось бы доставить научные приборы на полярное плато. Он надеялся, что приблизительно такие же данные, как на плато, удастся добыть путем наблюдений на высоте $3^1/_2$ километров над Маленькой Америкой.

В то время как Брэмхолл находился в пути, Цун налаживал аппаратуру, которую предстояло использовать в этом полете. Совместно с Поултером и Бойдом он усердно работал,

устраняя различные практические затруднения. Аппаратуру, прикрепленную к полу кабины, защитили от вибраций самолета прокладкой из мягкого войлока. Прибор обогревался электрическими элементами; чтобы предохранить батареи от замерзания, вокруг них поместили химические нагревательные подушки. Так как требовалось сначала ввести прибор в зону влияния радиевого стандарта, а затем вывести из этой зоны, то радиевую капсулу заключили в латунный цилиндрик, который можно было опустить с самолета на сорокаметровой рыболовной лесе, взятой взаймы у биологов.

2 ноября погода была настолько ясной, что Джун смог совершить на «Хорлике» 2 непродолжительных пробных полета и произвести фотосъемку Китовой бухты. Смит уже готов был стартовать в свой высотный полет, как вдруг небо заволокло тучами.

Облачность продержалась до 15 ноября.

Неблагоприятная погода является и наибольшей опасностью и наибольшим препятствием для полетов в полярных странах. День за днем — ожидание, день за днем — непроглядная облачность; низкие слоистые облака плотно сомкнуты на высоте каких-нибудь 150 метров. Горизонта нет; во всех направлениях — лишь расплывчатое мохнатое пятно. Когда летишь в этой гуще, то кажется, будто летишь в огромном кувшине с молоком. Тусклые серые валы барьера сливаются с серым небосводом, и граница между ними неразличима; даже при видимости на милю в этой туманной перспективе низко летящий пилот рискует врезаться в холм, присутствия которого он совершенно не подозревал.

Итак, приходится ждать, безнадежно созерцая небо, нависшее почти над самой головой. От того, что светло круглые сутки, ожидание становится еще томительнее. Чувствуешь себя неимоверно обескураженным, когда, выглядывая наружу, в любой час видишь окружающий мир все таким же, каким он был уже много дней; ничто в нем не прибавляется и не убавляется — лишь возрастает число бесполезно прошедших часов. Иногда в небе показывается просвет, на сером фоне проглядывают темноголубые клочки; но едва начинаешь надеяться на улучшение, как просветы снова смыкаются. При наличии ветра степень облачности может изменяться поразительно быстро. Мне случалось видеть, как небо, сплошь затянутое тучами, становилось кристально ясным менее чем в полчаса; и наоборот, за такой же промежуток времени яс-

ное небо превращалось в непроницаемую массу черных клубящихся туч. Поэтому, если намечен полет, надо быть наготове, чтобы уловить первый же благоприятный момент.

Когда Билл Хейнес, проанализировав метеорологические данные, давал благословение на полет, то летчики могли с уверенностью рассчитывать на 12 часов устойчивой погоды; дальнейшее зависело от воли богов. Насколько я помню, прогнозы Билла никогда не были далеки от истины. Умудренный многолетним опытом, постигший тайны антарктической погоды и превратности летных условий, он всегда был благоразумен, осмотрителен и терпелив. Для него, как метеоролога, погода являлась своенравным диктатором. Билл ко всему относился с философским скептицизмом; в столице Антарктики, где все спешили и суетились, он один, кротко игнорируя свое прозвище «Циклон», пребывал в состоянии полного душевного штиля. Если летчики раздражались или приходили в уныние, он говорил: «Чего вы хотите? Ведь нельзя же подталкивать природу».

Определяя приемлемость погоды, Хейнес как бы решал математическое уравнение. Когда решение оказывалось положительным, он неизменно являлся к нам с каллиграфически написанным прогнозом, в надетой набекрень вязаной шапочке и со спокойной улыбкой, невольно сообщавшейся окружающим. Если же предвиделись почти идеальные условия, то он, несколько поддаваясь своему внутреннему ликованию, быстро произносил: «Сейчас очень неплохо. Не знаю, долго ли это продержится; но если вы отправитесь, не мешкая, то, я думаю, успеете обернуться».

В такие периоды пуск шаров-пилотов приобретал огромное практическое значение, так как он был единственным надежным средством прогноза летной погоды. Барометр, который в более низких широтах является наилучшим указателем, оказывался менее полезным в южных полярных областях. Значительное падение ртутного столба, составлявшее за 12 часов около 40 миллиметров и даже более, в одном случае приводило к облачности и ветру, а в другом — к ясной погоде и безветрию. Между тем, шары-пилоты обычно давали более правильные предсказания. Северные или восточные воздушные течения, обнаруживаемые в верхних слоях атмосферы, являлись предвестниками низких облаков и означали большую вероятность бури, тогда как юго-восточные или южные течения обычно сопровождались ясной и устойчивой погодой.

Вместе с тем, тщательно учитывалась информация о погоде, получаемая по радио от полевых партий. Если предстоял длительный полет, то партии, находившиеся наиболее близко к намеченному маршруту самолета, регулярно сообщали о местной погоде; они продолжали это делать и в течение всего полета. В этом отношении особенно ценны были партия Сейпла и вездеходная группа, так как через их район проходила трасса большинства исследовательских полетов. Нам удалось так координировать отдельные операции, что почти при каждом полете авиаторы могли руководствоваться метеорологическими сообщениями какой-либо из наземных групп, а также могли рассчитывать на ее помощь в случае вынужденной посадки.

5 ноября в Маленькой Америке попрежнему было облачно и туманно; у Сейпла — вьюга, а от вездеходной партии не было известий.

Злобой дня у нас явились злоключения кинооператора Джона Херманна в окрестностях Маленькой Америки. В октябре он заблудился, затем его угораздило разодрать себе руку ключом для вскрывания консервных жестянок; теперь же он снова продемонстрировал, какие опасности подстерегают исследователей в шестой части света: он провалился в трещину возле бухты Вер-сюр-мер, где предостерегающих флажков было больше, чем флагов на главной улице Нью-Йорка во время торжественной демонстрации по случаю выборов президента.

О приключении Херманна рассказал в столовой вернувшийся с прогулки Гриммингер. По его словам, он с Джоном шли на лыжах, как вдруг послышался шорох. Обернувшись, Гриммингер едва успел увидеть взвихрившийся снег и утопающего киносъемщика, осевшего на корму. Через миг Джон уже находился на дне четырехметровой трещины с отвесными стенками, пытаясь встать на ноги, но не особенно успешно, «потому что, — как образно пояснил рассказчик,— его лыжи загнулись вокруг его шеи».

Кстати, — продолжал Гриммингер, поставив на стол опорожненную им кофейную чашку, — нет ли у кого-нибудь под рукой веревки?» — «Для чего вам веревка? — спросил Новилл. — Чтобы повесить Херманна прежде, чем он сам покончит с собой?» — «Нет, но дело в том, — флегматично ответил Гриммингер. — что Джон ведь все еще торчит там внизу».

9 ноября Мэк-Кормик впервые со времени аварии автожира поднялся с койки. Он 6 недель был пригвожден к по-

стели. Бедняга мужественно перенес мучительное испытание: он ни разу не утратил бодрости, ни разу не жаловался. Боулин трогательно ухаживал за ним.

Низко нависшие скопления слоистых облаков мешали Хейнесу следить за полетом шаров-пилотов. Затянувшаяся пасмурная погода начала нервировать летчиков: но Хейнес утешал их, что «это еще пустяки: в 1929 году однажды было 30 пасмурных дней подряд!»

Пока остальное население города почти бездействовало, научные сотрудники работали не покладая рук. Поултер и Блэк, с одной упряжкой, закрепив свою аппаратуру на санях, ежедневно отправлялись производить сейсмические промеры, чтобы определить толщину льда барьера и глубину моря под ним. Поултер был чрезвычайно доволен работой своего прибора. Хотя полученные до сих пор данные позволяли делать только самые общие выводы, правильность выбранного метода исследований подтверждалась, и можно было надеяться, что вскоре будет найден ключ к тайне барьера Росса.

Перкинс, Стерретт, Дэн и Боб Ионг готовились предпринять на двух нартах трехсуточную экскурсию по Китовой бухте. Перкинс рассчитывал, что ему удастся где-нибудь найти полынью, сквозь которую он сможет опустить свою планктонную сеть. Стерретт хотел собрать пробы асептического снега для бактериологического анализа.

11 ноября прояснилось. Было много суеты и беготни, но мало толку. Ветер сначала оказался слишком сильным, а затем слишком слабым. Едва летчики начали разогревать моторы, как Хейнес велел прекратить все подготовительные работы, так как по всем данным погода быстро портилась. Вынужденные сидеть сложа руки или праздно позвякивать инструментами, злополучные авиаторы громко и выразительно проклинали превратности антарктической погоды.

Героем дня оказался Линдсей. Совместно с Ионгом он поймал первого в этом сезоне королевского пингвина, за 8 дней до самого раннего срока появления этих пингвинов, когда-либо отмеченного в Китовой бухте. На пути к тюленьему лежбищу возле полосы сжатия Линдсей и Ионг внезапно услышали характерный «трубный глас» и увидели пингвинью самку, шествующую среди льдов. Ионг заарканил ее метко наброшенным лассо, а Линдсей скрутил ее «тур-де-тэтом» после того, как она влепила Ионгу свирепую оплеуху левым крылом.

Такое обращение с первой летней нимфой было неучтивым, но от бислога, азартно отыскивающего образцы антарктической фауны, едва ли можно ожидать рыцарских чувств. Как бы то ни было, сварливая дама в тот же вечер красовалась в качестве экспоната во «Дворце науки»: вес 28½ килограммов со всем оперением, «костюм» серебристо-синий, грудь кремово-белая, голова и горло черные, как смоль, а по бокам шеи оранжевые пятна...

## III

15 ноября вскоре после полуночи наступил перелом. Тучи исчезли, и горизонт очистился. Ночной дежурный, Флеминг, которому было поручено глядеть на небо через каждые полчаса, разбудил Хейнеса и Гриммингера. В 4 часа утра они произвели пуск шаров-пилотов; результаты оказались наиболее благоприятными за целые две недели: у поверхности земли дул легкий юго-западный ветер, который на высоте 1000 метров постепенно переходил в южный, а затем в юго-восточный, достигая скорости 3—5 метров в секунду; на высоте 2000 метров его скорость возрастала до 18 метров в секунду. При отлете эти ветры были встречными, но зато они принесли долгожданную ясную погоду.

Немедленно была поднята на ноги летная бригада. Боулин, Суон и Дэстин взялись за «Уиллиама Хорлика». Механики установили палатки над моторами и зажгли нагревательные горелки.

Летные операции этого дня начались с высотного полета; он являлся первым в Антарктике. Смит и Цун стартовали в 6 часов утра, перед завтраком. Медленно поднявшись на высоту в 3500 метров, Смит продержался на этом уровне 3 часа, пока Цун производил свои наблюдения. В 10 часов утра самолет благополучно приземлился. Цун остался очень доволен работой приборов. Интенсивность космических лучей на высоте 3500 метров оказалась в 15 раз больше, чем у поверхности земли в Маленькой Америке, и в 8 раз больше максимальной, наблюдавшейся в Соединенных Штатах.

В 6 часов 30 минут утра все население Маленькой Америки покинуло спальные мешки и приняло участие в приготовлениях к главному полету. Хотя температура держалась на —22°, в воздухе ощущалась такая приятная теплота, что работающие разделись до нижнего белья.

Через час партия Сейпла сообщила: «Облаков нет, ветра нет, видимость превосходная».

Немного погодя Дэер принял радиограмму от вездеходной группы: «Ветер южный, быстро усиливающийся. Ясно, видимость неограниченная, облаков нет. Условия представляются благоприятными для полета, если ветер вас не смущает».

Он не смущал нас. Было приказано стартовать, как только Джун закончит погрузку горючего на самолет.

Теперь предстояло решить, полечу ли я, или нет. Сказать по правде, я все еще был очень слаб. Хотя после возвращения с передовой базы мое физическое состояние значительно улучшилось, до полного выздоровления было далеко. Весь мой организм был насыщен ядовитыми угарными газами, которыми мне пришлось дышать свыше полугода. Сердечные мышцы, неимоверно утомленные, были ненадежны. Доктор Потака всячески убеждал меня не предпринимать длительного полета.

По совести говоря, я не мог бы утверждать, что мое присутствие на самолете было необходимо. Во время длительных исследовательских полетов моей предшествующей экспедиции я выполнял всю навигаторскую работу; она требует особой тщательности, когда летишь вблизи от полюса. Но теперь эти обязанности мог исполнять Раусон и притом исполнять их хорошо. Пожалуй, было осторожнее сопровождать его для испытания в полете, так как Раусон еще ни разу не летал в качестве аэронавигатора; но он проявил блестящие способности в качестве наземного навигатора и обладал достаточным хладнокровием, а потому я был уверен, что он отлично справится и в воздухе. Мои ожидания вполне оправдались.

И все же я решил лететь. Мотивов своего решения я не стану подробно излагать. Они заняли бы здесь больше места, чем того заслуживает проблема, которая, хотя и была весьма мучительной, перестала существовать в момент благополучного окончания полета.

Из всех разнообразных задач экспедиции, вторично привлекших меня в Антарктику, наиболее заманчивыми были перспективы географических открытий. Меня чрезвычайно интересовала проблема «Ледяного пролива», и я с не меньшим рвением стремился продолжить обследование гор Земли Мари Бэрд, открытой нами в 1929 году; я надеялся, что на этот раз нам удастся выбрать более выгодное направление и, может быть, достигнуть бо́льших результатов.

Что касается возможности вынужденной посадки, то благодаря трудам летной бригады наша большая птица была в безупречном состоянии; а так как мы имели в запасе «Пилгрим», и вблизи от нашего маршрута оперировали две полевых группы, то нам едва ли пришлось бы возвращаться пешком.

Состав экипажа «Хорлика» был следующий: старший пилот Джун; второй пилот Боулин; радист Бэлей; аэросъемщик Пелтер; навигатор Раусон и, наконец, я.

Около полудня Джун повел большой самолет на старт по поверхности барьера, навстречу легкому южному ветру. Лыжи содрогались и подпрыгивали на твердых, острых гребнях заструг, но жужжание моторов было мощным и звучным. В конце краткого пробега самолет легко поднял груз в 7700 килограммов.

Над Маленькой Америкой мы взяли надлежащий курс и направились к нашей первой цели, находившейся на середине намеченного расстояния.

Стоял прекрасный день — идеальная летная погода: безоблачное небо, беспредельная видимость. Тень самолета бежала перед ним по изборожденному ветрами барьеру. Держа курс на юго-восток, мы промчались над раздробленной ледяной поверхностью «Плохой земли» в верхнем ущелье рукава Амундсена. До горизонта простиралась необъятная белая равнина, белее любой белизны на свете, нетронутая, неведомая.

Сразу же за «рукавом» вздымался обширный массив большого острова, который, как показали впоследствии сейсмические промеры Поултера, является ближайшей к Маленькой Америке возвышенной сушей. Хотя она обладает высотой в 350 метров над уровнем моря и длиной свыше 100 миль, она сплошь покрыта льдом и представляет собою лишь большую гладкую выпуклость на барьере. Мы пересекли ее южные окраины.

Со скоростью в 80 узлов мы неслись вдоль юго-восточной стороны треугольника нашего маршрута. Подобно кораблю, плавно скользящему то вверх, то вниз по длинным равномерным волнам, самолет попеременно всплывал и нырял в холодных воздушных течениях, струящихся с высокого полярного плато.

Боковые скамьи над длинными плоскими баками по обе стороны кабины были загромождены грудами аварийных запасов — провианта, аккуратно упакованного в мешки, сан-

ной упряжи, кухонной утвари. К потолку были пристегнуты ремнями двое очень легких и остроумно сконструированных нарт, а также лыжи и палатки. Радиоаппаратура Бэлея находилась в кормовой части кабины, позади главной переборки. Он поддерживал связь с Дэером, радистом Маленькой Америки; кроме того, партия Сейпла на горной цепи Эдсела Форда и вездеходная группа, находившаяся в 165 милях к юго-востоку от Маленькой Америки и значительно западнее нашего курса, оставались на месте и прислушивались к переговорам, следя в то же время за погодой. Раусон разостлал карты на складном столике.

В Антарктике навигация — далеко не простое дело. Как и на море, здесь часто нет опознавательных объектов, по которым можно было бы проверять курс и пройденное расстояние. Но помимо того в полярных областях возникают еще и другие, специфические проблемы. Вследствие близости магнитного полюса магнитный компас ненадежен: он становится инертным, причем его колебания приобретают широкий размах и нескоро прекращаются. Далее, проблема направления усложнена тем, что у полюса меридианы быстро сближаются. В любом направлении, кроме истинного севера или юга, самолет, летящий прямым курсом в высоких южных широтах, пересекает меридианы под быстро изменяющимися углами. Таким образом, направление непрерывно меняется; столь же быстро меняется и время; так, например, на широте Маленькой Америки разница составляет целый час на каждые 180 миль восточного или западного курса. Навигатор то вносит поправки, учитывающие изменяющееся время и направление, то занимается регулированием солнечного компаса, то проверяет по измерителю снос, то вычисляет скорость относительно земли, то отмечает на карте местонахождение и прокладывает новый курс. В общем, трудится, «как белка в колесе», по выражению Боулина.

В 1 час 30 минут пополудни в 93 милях от Маленькой Америки я увидел интересную формацию трещин, образовавших неправильный узор и расположенных как раз поперек нашего курса. Мы снизились, чтобы лучше рассмотреть их. Когда наша высота по альтиметру составляла 120 метров, мы все еще находились по крайней мере на 30 метров над поверхностью. Вся она сплошь представляла собою низкий участок барьера. Далеко-далеко в этом кристально-чистом воздухе видно было, что лед поднимается и на горизонте охвачен сверкающей золотой каймой.

Через несколько минут показался второй пояс трещин, тоже очень низкий и тоже поперек нашего курса.

В 2 часа мы увидели третий пояс, более хаотический и изорванный, чем предшествующие. Я попросил Джуна снизиться и измерил высоту по альтиметру: 120 метров, и поверхность ледяного покрова все еще довольно далеко под нами. Этот промер, производившийся с самолета, являлся нововведением в технике полярных исследований. Он должен был дать нам представление о высоте ледяного покрова над уровнем моря.

Почти в конце первой стороны треугольника нашего маршрута мы снова поднялись; прямо впереди я увидел гигантский пояс пропастей и трещин, тянущихся с запада на север, а затем поворачивающих обратно на запад в виде огромной подковы. Эту область мы так и назвали «Подковой». Приблизившись к ней, мы опять снизились для определения высоты с помощью альтиметра, и он опять показал около 120 метров. Ширина пояса трещин составляла от полумили до нескольких миль. Во многих местах равномерные борозды и темный цвет глубоких впадин напоминали землю, развороченную весенней вспашкой. Интересно, что в пределах «Подковы» снег, казалось, обладал иной структурой и окраской: он был почти темным, словно под пленкой из прозрачного льда залегал слой сажи.

Я решил, что здесь находится восточное продолжение широкого пояса трещин, проходящего через центральную часть барьера Росса и явившегося преградой для наших вездеходов.

К востоку, югу и западу, до пределов видимости, барьер простирался все на том же низком уровне, настолько низком, что льды, несомненно, лежат здесь если не на воде, то, по крайней мере, на суше, расположенной ниже уровня моря. И мне представлялось, что именно здесь, под этим блестящим ледяным панцырем, скрыто русло великого «Ледяного пролива», если таковой вообще существует. Не обозначены ли этими расщелинами южные окраины нового плоскогорья? Мы были почти на 1200 метров ниже наибольшей высоты, вычисленной Джуном и Раусоном, когда они пересекали плоскогорье на пути к горе Грэс Мэк-Кинлей.

Через четверть часа мы повернули на север, чтобы направиться по второй стороне треугольника к цепи Эдсела Форда. Наш пункт поворота отстоял на 275 миль к юго-востоку от Маленькой Америки.

Эта вторая сторона треугольника проходила к востоку от горы Грэс Мэк-Кинлей и заканчивалась на западной окраине Земли Мари Бэрд.

К северу от «Подковы» поверхность льдов во многих местах была изрезана трещинами. Повидимому, именно здесь находился южный склон нового плоскогорья: сжатие и трещины, вероятно, были признаками сползания льда с высокой северной вершины в низину, недавно обнаруженную нами.

Курьезно, до чего трудно при некоторых условиях освещения судить об относительных размерах, о высоте и расстояниях. Снег становится сложной и обманчивой комбинацией сверкающих граней. Хотя поверхность под нами, повидимому, поднималась, я не решился бы клятвенно утверждать это; а потому между 78-й и 79-й параллелями мы снова снизились, чтобы отсчитать альтиметр. Уровень ледяной поверхности повысился до 600 метров: здесь находилась возвышенная часть нового плоскогорья.

К 3 часам пополудни показался еще один пояс трещин шириной около полумили, направленный с востока на запад. Через 10 минут я обнаружил второй такой же пояс. В 3 часа 30 минут Боулин, сменивший Джуна у руля, снизился для нового определения высоты с помощью альтиметра: он показал почти 1000 метров, так что повышение составило около 900 метров на протяжении 110 миль.

Достигнув района горной цепи Эдсела Форда, мы начали круто подниматься; моторы энергично работали. На высоте 3000 метров Боулин прекратил подъем. Через минуту слева взметнулся пик горы Грэс Мэк-Кинлей — сверкающий конус на молочно-белой равнине; в то же время справа поднялась сахарная голова первого пика цепи Хейнеса. Пять лет тому назад мы впервые увидели эти горы с расстояния в 100 миль к северо-западу. Теперь мы направлялись к ним с юга. С неописуемым любопытством я разглядывал в бинокль горизонт, выжидая внезапного появления других гор.

Вот они показались — одна, две, три, четыре... быстрее, чем я мог сосчитать их, вынырнули эти черные вершины, словно ряд голов, выглядывающих из-за ограды парка. Десятки гор выплывали из-за передового западного хребта.

Увлекательное открытие! Интереснее всего было скопление возвышенностей на востоке и северо-востоке. Итак, мы прежде жестоко ошибались! В 1929 году, когда мы приблизились к этой суше с северо-запада, я был уверен, что горная цепь идет с севера на юг. Это подтвердила и аэрофотосъемоч-

ная камера, которая считается непогрешимой. Но ее линза обманулась не меньше, чем наши глаза. Горы, открытые и заснятые нами в 1929 году, были лишь частью гораздо большей цепи. Они простирались не с севера на юг, а преимущественно на восток.

Летя со скоростью 100 узлов и поднявшись еще несколько выше, мы приближались к решению второй проблемы.

Гору Грэс Мэк-Кинлей мы миновали на уровне 3300 метров, пройдя в 23 милях к востоку от нее. Пеленгование показало, что мы в точности придерживаемся намеченного курса.

С нашей поднебесной вышки мы могли беспрепятственно созерцать весь этот застывший мир; такая панорама никогда не изглаживается из памяти — с неослабевающей отчетливостью запечатлевается это непревзойденное зрелище, грозное и прекрасное.

Вдоль северо-западного горизонта были разбросаны серые массивы скал, словно камешки, насыпанные рукой гиганта. Изломанные, разорванные, изрезанные и раздробленные натиском льдов, все еще затоплявших их сплошь, до самых высоких уступов и гребней, они казались — и действительно были — руинами Ледникового периода, развалинами суши, подвергшейся яростной атаке льдов. Где-то здесь внизу Сейпл (хотя нам не удалось увидеть его, а сам он не увидел и даже не услышал самолета) странствовал над границей льдов, отыскивая следы жизни — мхи и лишайники, птичьи гнездовья, микроорганизмы. Трудно было поверить, что какая-либо жизнь может прозябать среди этого мрачного ландшафта.

То, что мы видели с юга, подтвердилось здесь. С высоты 3300 метров дальность видимого горизонта составляла 130 миль. Новооткрытый хребет определенно был направлен на восток и северо-восток. Кроме того, и плоскогорье, начиная от горы Грэс Мэк-Кинлей, беспредельно простиралось на восток параллельно оси хребта. В 40 милях, на траверзе курса самолета, я разглядел огромную гору, каменную глыбу стального серого цвета, повидимому гранитную.

Мне пришлось изменить свое первоначальное представление о цепи Эдсела Форда и о Земле Мари Бэрд. Эта новейшая часть антарктической суши является обширной возвышенностью, увенчанной 1200-метровым плоскогорьем и пересеченной колоссальным прибрежным горным хребтом, который по красоте и величественности своего рельефа не уступает ни одному из находящихся в обследованных западных

областях. Бухта Зульцбергера, которую в 1929 году я считал небольшой выемкой барьера, в действительности оказалась огромным заливом, идущим напрямик к подножью горы Грэс Мэк-Кинлей, причем восточная береговая линия этого залива тянется вдоль передовой цепи Эдсела Форда, а западная проходит у подножья гор Александры.

В 4 часа 30 минут мы повернули на запад и направились обратно в Маленькую Америку, по третьей стороне нашего маршрутного треугольника, составлявшей 222 мили. Небо продолжало оставаться безоблачным.

Когда мы приблизились к горам Рокфеллера, то я неожиданно извлек нечто из закоулков своей памяти. Здесь, на южном склоне горы Хелен Вашингтон, был в 1929 году разбит ураганом «Фоккер», на котором совершили геологическую разведку профессор Гулд, Джун и Балкен. Были некоторые шансы на то, что разрушенный самолет еще можно разглядеть. Я напомнил об этом Джуну.

Мы изменили курс на несколько градусов, чтобы приблизиться к горе, и вскоре круто обогнули обнаженный скалистый уступ.

Джун принялся жестикулировать, восклицая: «Вот наша машина, на том самом месте, где она разбилась!»

Скрученные и смятые в металлический комок, обломки самолета вмерзли в озеро зеленого льда у подножья горы. Поразительно, что их не замело вьюгами за минувшие 4½ года. Кругом почти не было сугробов, вероятно потому, что непрерывные ветры уносили снег.

Тут у меня возникла другая мысль. «Фоккер» имел превосходный мотор. Почему бы не послать за ним при первой возможности небольшую спасательную партию. Утром мой нью-йоркский уполномоченный и друг, Лео Макдональд, меланхолически сообщил мне, что «финансы экспедиции начинают садиться на мель». По возвращении на родину мы могли бы продать мотор. «Что ж, — прокричал я Раусону, — быть может, страшно заканчивать исследовательский полет поисками утиля, но в наше время исследователю нельзя быть разборчивым!»

В 6 часов 40 минут пополудни мы совершили посадку в Маленькой Америке. Во время полета, продолжавшегося 6 часов 40 минут, мы покрыли расстояние в 676 миль и обследовали, в пределах видимости, около 50 000 квадратных миль неведомой Антарктики. Неплохое начало летней программы!

Но так как небо оставалось замечательно ясным, и Хейнес полагал, что такое состояние еще продержится, не следовало почивать на лаврах. Еще до ужина Смит и Суон повозились с правым мотором. Вследствие неплотности, обнаруженной в его смазочной системе, пришлось произвести частичную разборку, причем механики сняли пропеллер и опорный лист. Далее по обыкновению проверили шасси и все тросы управления, сняли крышки с шатунных подшипников, вынули смазочные подушки, высушили, промыли бензином и снова пропитали маслом (чтобы освободить их от льда и конденсационной воды), после чего пополнили запасы горючего на самолете. Всю ночь напролет, пока остальное население города спало, летная бригада трудилась, не покладая рук.

Я спешил воспользоваться продолжающейся хорошей погодой, чтобы послать самолет на помощь вездеходной партии, снова застрявшей среди трещин.

## IV

В этот вечер, когда мы сели обедать в столовой, на щите для объявлений нам бросился в глаза эффектно нарисованный мелом аэроплан, летящий над горами (повидимому, Эдсела Форда), причем на комических завитушках ленты, свешивающейся из кабины, виднелись слова: «Следи за мной: у нас беда». Летчики с недоумением поглядели друг на друга; но Бэлея выдала смущенная улыбка, появившаяся на его лице.

Когда мы находились на высоте 3300 метров возле горы Грэс Мэк-Кинлей, в моторах внезапно начались перебои. Одна группа баков опустела, и в течение нескольких секунд, прежде чем Боулин успел включить другую группу, моторы «кашляли» и «киксовали». Бэлей, который как раз в это время заканчивал передачу радиограммы Дэеру в Маленькую Америку, услышал, что моторы останавливаются, и, приняв это за аварию, поспешно просигнализировал: «Следи за мной: у нас беда».

## V

Тем временем биологи тоже сделали открытие, хотя и в миниатюре. Пока происходила суматоха, сопряженная с летными операциями, Перкинс, Стерретт, Ионг и Дэн под шумок удалились в закоулки Китовой бухты. Между бухтой

Вер-сюр-мер и открытым морем подводные слои новообразовавшегося льда помешали Перкинсу погрузить планктонную сеть на достаточную глубину; поэтому он организовал собственную экспедицию, чтобы отыскать более подходящее место на западной стороне барьера. Он полагал, что в более старом льду бухты удастся найти либо трещину, возникшую под действием сжатия или приливов, либо тюленью лунку, и что через такое отверстие можно будет опустить сеть в глубинные воды.

С одной упряжкой Перкинс и его три спутника пересекли бухту и направились в проход между 2 выступами барьера, которые мы в 1929 году наименовали плоскогорьем Мэк-Кинлей, и полуостровом Бротена. В конце прохода, приблизительно в 15 милях к юго-западу от Маленькой Америки, они вошли в длинное узкое ущелье, образовавшееся после 1929 года, когда огромный айсберг, отделившись и проплыв около сотни метров, застрял и примерз. Это ущелье Перкинс назвал «каньоном Эхо», так как здесь на каждый крик отвечало эхо, повторявшееся 4—5 раз. Тут путешественники расположились лагерем.

На пути сюда они видели многочисленных тюленей, а в самом каньоне нашли стадо в 40 с лишним голов, с несколькими детенышами; полдюжины из этих тюленей были раньше заклеймены Линдсеем возле бухты Вер-сюр-мер: следовательно, они проплыли не менее 5 миль под твердым плотным льдом, прежде чем достигли своих здешних лунок. Утром Перкинс услышал, что у отверстия в наполненной водой трещине льда скребется тюлень, разгрызая лед и проламывая его головой. Перкинс поспешил в палатку за фотокамерой, но, когда он вернулся, тюлень уже исчез. Однако Стерретт пристально глядел в трещину.

— Смотри, Перкинс, — воскликнул он, — там монетка!

Перкинс увидел, что сквозь воду скользит что-то блестящее, словно монета, упавшая на ребро. Он вгляделся внимательнее, и обоих наблюдателей взволновало необычайное зрелище: не менее полудюжины рыбок, с длинными тонкими спинными и брюшными плавниками и со струистыми хвостами — некоторые кораллового цвета, а другие почти прозрачные и просвечивающие окраской льда — плавали в проломе или шныряли среди скоплений мелких ледяных кристаллов. Самая крупная имела не более 12 сантиметров в длину. Все рыбки были чрезвычайно робки и боязливы: повидимому, они выплывали только в поисках еды; при ма-

лейшем всплеске они обращались в паническое бегство и с быстротой светового луча устремлялись в свои убежища, прячась за гроздевидные ледяные кристаллы.

Сама трещина имела интересный вид. Она проходила через центр каньона, причем наверху была настолько широка, что человеку нелегко было бы через нее перепрыгнуть; внизу же, на глубине около 10 метров, она суживалась в нитевидную щель, сквозь которую проплывали эти рыбы. Стенки трещины были яркосинего цвета, переходившего глубже в изумрудно-зеленый; роскошные тона гротов, изящные ледяные узоры и гроздья кристаллов, похожие на листву, напоминали тропическую лагуну. Но температура воды была отнюдь не «тропической» — она еле превышала точку замерзания.

Биологам не повезло при попытке ловить рыб планктонной сетью; поэтому они вернулись в Маленькую Америку и изготовили рыболовную сеть. Затем Стерретт и Мооди отправились с упряжкой обратно в каньон. Им стоило большого труда отговорить доктора Потака от намерения сопровождать их. «Как вы думаете, ваши рыбы будут клевать на муху?» — допытывался он. Доктор был страстным удильщиком и нетерпеливо считал дни, остающиеся до срока, когда он снова сможет брести вброд по своей любимой новозеландской речке, изобилующей форелями.

Через несколько дней Стерретт и Мооди возвратились.

— Ну что, удачная ловля? — с волнением в голосе воскликнул доктор, ворвавшись во «Дворец науки».

— Неплохая, — сказал Стерретт. — Впрочем, рыбы не очень спешили плыть к нам.

— А крупные они?

— Да вот в этой, например, будет сто шестьдесят пять... миллиметров!

В самом же деле на тарелке находился один-единственный экземпляр — причудливое тупорылое существо, длиной лишь в несколько сантиметров, прозрачное и бесцветное, за исключением немногочисленных коричневатых пятен возле жабер.

— Как бы то ни было, — сказал Стерретт, — вы, друзья, теперь можете смело говорить, что видели свежую рыбу.

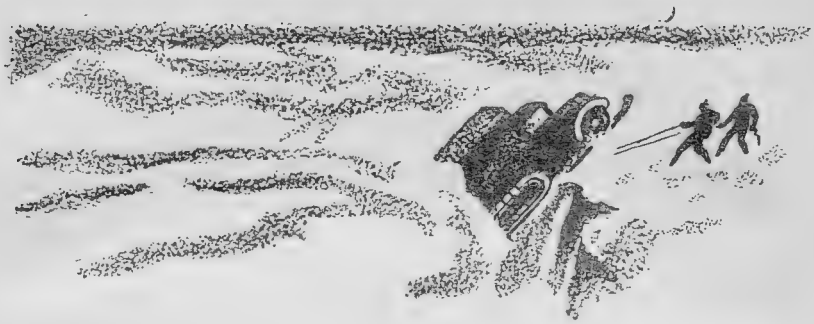
Новилл саркастически улыбнулся.

— Неужели, — спросил он, — все вы, ученые и каюры — Стерретт, Перкинс, Мооди, Дэн и Ионг — со всей современной научной аппаратурой, с упряжками, с охотничьими ружьями, с рыболовными сетями — в результате вашей десятидневной

работы не можете мне предъявить ничего, кроме этой несчастной рыбешки, прозрачной от истощения?

Но эта «несчастная рыбешка» все же произвела фурор. Перкинс всю ночь исследовал ее: первоначально она показалась ему похожей на разновидность Nototenia Scotti, описываемую в монографии Уилсона, участника экспедиции Скотта, и пойманную на глубине в 550 метров.[1] Не меньше интересовало Перкинса то, что было найдено в желудке рыбы: около полудюжины видов копепод и планктона, совершенно непохожих на все то, что ему случалось видеть прежде.

[1] Впоследствии было установлено, что наша рыба принадлежит к новому классу—*Pagottenia antarctica*.



*Глава XV*

## О МНОГОСТРАДАЛЬНЫХ МОТОРИСТАХ И ДОБЛЕСТНЫХ ЛЕТЧИКАХ

I

Многострадальные вездеходы, устремившиеся в атаку на трещины 81-й параллели, снова потерпели поражение — в третий раз за 10 дней.

После реорганизации южных партий, произведенной 6 ноября, обе машины, взяв на борт сейсмолога Моргана и физика Брэмхолла, возвратились к складу на 159-й миле. Отсюда они повернули на восток и шли всю ночь; через каждую треть мили водители ставили флажки. На следующее утро пришлось остановиться из-за тумана, который продержался 3 дня. Утром 10-го видимость улучшилась, и вездеходная партия предприняла третью попытку переправы через пояс расщелин.

Мотористы вели машины медленно и осторожно. Несколько раз в течение дня вездеходы надламывали небольшие трещины шириной до 1 метра; но такая ширина не была серьезным препятствием. До самого вечера партия продвигалась благополучно. Путешественники ободрились и, наскоро поужинав на привале, отправились дальше.

Морган шел на лыжах впереди в качестве разведчика. Направление выбрали так, чтобы пересекать под прямым углом скрытые трещины, которые могли встретиться на пути. Ма-

шина Демаса была в авангарде. Брэмхолл пристроился на навигаторской площадке, слева от водителя, и давал ему указания о компасном курсе. Хилл и Уэйт находились во второй машине, в арьергарде. Двигались со скоростью около 2 узлов. На протяжении предшествовавших 20 миль вездеходы сильно подпрыгивали на застругах.

Вскоре после полуночи, когда, казалось, отпали все поводы для опасений, машина Демаса вдруг начала проваливаться в двухметровую скрытую трещину. Это произошло, как всегда, без всякого предупреждения: вездеход конвульсивно содрогнулся, затем послышался хруст целых тонн снега, обрушивающихся в узкую пропасть, и машина жутко осела назад, причем доски пола поднялись под ногами водителя, а все незакрепленные предметы в кабине соскользнули к переборке.

Брэмхолл ползком перебрался со своей площадки на край трещины, следуя правилу «Спасайся, кто может», установленному для команды вездеходов.

Демас, прижатый за штурвалом, не мог пошевелиться, хотя одной рукой он держался за предохранительную веревку. По его словам, он сидел, казалось, целую вечность, следя за тем, как радиатор поднимается все выше и выше, пока тот не заслонил все впереди. Демас инстинктивно выключил мотор, чтобы машина, разбившись, не загорелась. В легком аэропланном баке, прибюченном к настилу кабины, было 560 литров бензина.

Машина остановилась в тот миг, когда Демас ожидал, что она рухнет отвесно, «кормой» вниз. Задняя стенка деревянного кузова застряла, вклинившись в уцелевший свес «моста».

Вездеход задержался, откинувшись под углом в 60°; лыжи торчали в воздухе, а гусеницы опустились в трещину. Хиллу и Уэйту, приближавшимся сзади, видны были фары, поднявшиеся над уровнем крыши кабины.

Очень осторожно, чтобы не нарушить неловким движением неустойчивое равновесие машины, Демас выполз наружу; затем он стал выяснять ущерб, причиненный аварией. Из трещины пахло бензином: все содержимое заднего бака — 150 литров — пролилось, что само по себе было серьезной потерей. Каркас деревянного кузова изогнулся, и брезент порвался в нескольких местах, но все остальное уцелело. Демас мысленно поздравил себя с тем, что построил кузов таким прочным и высоким.

Хотя казалось, что положение машины безнадежно, нельзя было не попытаться спасти ее. Построить под гусеницами мост из снежных глыб, как это делали прежде, на этот раз не удалось; стены расщелины не сближались между собою, и несколько ниже они даже были вогнуты в противоположных направлениях.

Позондировав трещину справа и слева, водители нашли более узкое место, где Хилл смог переправиться на машине № 2. Он осторожно приблизился в объезд, надломив по пути несколько мелких трещин. Затем он установил свой вездеход впереди машины № 3 и, взяв ее на буксир, попробовал вытащить. Она еле шевельнулась. Чтобы облегчить ее, мотористы прорезали отверстие в брезентовом верху и вытащили все тяжелое снаряжение и приборы, до которых можно было дотянуться. Однако № 2 опять не смог ее сдвинуть с места. Тогда Хилл и Уэйт подрубили край трещины под машиной, чтобы последняя выпрямилась. Но и это не помогло.

— Ладно, — сказал Демас, — придется действовать иначе.

Несмотря на предостережения товарищей, он влез на вездеход и включил мотор. Гусеницам почти не за что было зацепиться. № 2 продолжал натягивать буксирный канат, а Уэйт, Брэмхолл и Морган взобрались на крышу буксирующего вездехода, чтобы собственной тяжестью придать ему больше веса; и Демас постепенно, сантиметр за сантиметром, вывел свою машину из трещины. Спасательные работы заняли около 4 часов; утром 11-го, когда «Черная Мария» наконец очутилась на прочном грунте, люди еле могли поверить своему счастью.

В течение следующих 2 дней Брэмхолл занимался магнитными наблюдениями, а Морган при содействии Уэйта произвел несколько сейсмических промеров. Тем временем Демас и Хилл проверяли и ремонтировали свои машины. На вездеходе № 3 потребовалось запаять бак и сменить 4 подшипника. Моторы оказались страшно изношенными вследствие тяжелой нагрузки и длительной езды на малой скорости. Работать пришлось в зверских условиях. Термометр показывал —34°, а ветер достиг силы шторма и, наконец, загнал всех в палатки.

14 ноября водители предприняли разведку на лыжах, но область впереди оказалась совершенно непроходимой. Путь пересекали перекрытые трещины шириной в 7—10 метров; многие «перекрытия» прогнулись, образуя неровные впадины, похожие на кратеры.

16-го, когда Демасу, наконец, удалось привести в порядок свою машину, вездеходная партия начала отступление, намереваясь отойти немного на север, а затем направиться прямо на восток, чтобы попробовать добраться до нового плоскогорья.

Мы остановили мотористов на 3-й миле их отступления, сообщив по радио, что сейчас вылетит «Уиллиам Хорлик», чтобы произвести для них разведку пути через трещины.

II

С живейшим сочувствием следил я изо дня в день за продвижением вездеходов, и теперь я решил по возможности помочь им авиацией, хотя бы и пришлось затратить на это часть периода летной погоды, благоприятного для географических открытий.

Впрочем, намеченный разведочный полет мог быть использован и для двух других целей: он позволил бы посетить треугольный участок необследованной территории между юго-восточным отрезком нашего летного маршрута от 15 числа и главной южной трассой, а также выяснить местонахождение Эйлефсена и Ронне, которые в качестве вспомогательного отряда сопровождали геологов до 300-й мили, а теперь шли обратно без радиосвязи, потому что для уменьшения груза они оставили свою радиоаппаратуру на складе. Хотя их путь до Маленькой Америки был обозначен весьма отчетливо, мне хотелось проверить, все ли у них благополучно.

16-го весь день продержалась хорошая погода. «Уиллиам Хорлик» вылетел в 7 часов 30 минут вечера. Старшим летчиком был Джун, его помощником Боулин, навигатором Раусон, радистом Бэлей и аэросъемщиком Пелтер.

На этот раз я счел более целесообразным воздержаться от участия в полете. Хотя мне грустно было лишиться радости открытий, меня утешала мысль, что мое почетное задание я передоверил достойным людям, усердно делившим со мною все труды. Джун был надежным, хладнокровным и находчивым пилотом. Что касается Раусона, то в предшествующем полете он проявил себя искусным аэронавигатором.

Описав круг над Маленькой Америкой, самолет направился на юг по 169-му меридиану, к изогнутому участку южной трассы, огибающему Долину трещин. Пролетев над покинутым клетраком, Джун взял курс к знаку на 159-й

миле, а отсюда придерживался трассы, пока не миновал пояс расщелин. Здесь он поднялся на 1500 метров, но, хотя с этой высоты открылся обзор более чем на 90 миль, обнаружить Ронне и Эйлефсена не удалось. Так как трасса была размечена очень ясно и на ней отчетливо виднелись высокие снежные знаки с оранжевыми флагами, авиационные сигналы и придорожные флажки, то Джун решил, что Ронне и Эйлефсен не рискуют сбиться с пути.

Самолет повернул обратно и, придерживаясь трассы, возвратился к складу на 173-й миле. Отсюда направились на восток, чтобы разыскать вездеходную партию. В 10 часов вечера «Хорлик» пролетел над ней. Демас и Уэйт сигнализировали самолету дымом и ракетами.

Пройдя бреющим полетом над стоянкой вездеходов, Джун взял курс напрямик через трещины. Впоследствии летчики рассказывали, что эта местность, изуродованная широкими рубцами и равнинами, представляла жуткое зрелище. С самолета видно было и отверстие, пробитое машиной Демаса, «чертовски большую дыру», по словам Джуна. Наибольшее впечатление произвело на летчиков то, что вездеходам удалось пробраться так далеко. При благоприятном солнечном освещении легко было обнаруживать с воздуха все скрытые трещины. Их признаками являлись слабое потемнение поверхности и своеобразная теневая рябь, незаметные для наземного наблюдателя.

Согласно подсчету, произведенному Раусоном, вездеходная партия, сама того не подозревая, переправилась через несколько сот подобных скрытых пропастей, прежде чем достигла своей теперешней стоянки.

Насколько можно было видеть, пояс трещин простирался на северо-восток по направлению к «Подкове», обнаруженной нами прежде.

Убедившись, что попытка пробиться через главный пояс будет гибельной для вездеходной партии, и серьезно обеспокоенные вопросом, удастся ли ей выбраться из теперешнего положения, летчики повернули обратно, чтобы искать, во-первых, путь отступления для вездеходов, а во-вторых, не слишком трудный подступ к новому плоскогорью.

От снежного знака Джун пролетел 55 миль на северо-восток, отыскивая подступ к плоскогорью. Весь обследованный здесь район барьера оказался низким, гладким и ровным. Джун снизился для определения высоты ледяного покрова с помощью альтиметра; прибор показал 200 метров, однако

инерция прибора могла вызвать погрешность приблизительно в 30 метров.

Повернув прямо на восток, самолет пересек летный маршрут от 15 числа. Впереди медленно всплыл округлый куполплато.

Так как льды, сползающие с его западной окраины, встречались у подножья с почти неподвижными льдами барьера, то вдоль всего подножья образовались трещины, преграждавшие доступ к плоскогорью.

Но между этими скоплениями трещин уцелели «коридоры» невзломанной поверхности, по которым, как полагали летчики, вездеходы могли бы зигзагами пробраться.

Сообщение о том, что обнаружен безопасный путь, Бэлей немедленно передал по радио в Маленькую Америку и Уэйту, дежурившему у приемника вездеходной партии.

Выполнив эту разведку, летчики направились на юг, чтобы обследовать еще один неизученный «ломтик» этого района. Но, покрыв около 58 миль по курсу, они вынуждены были повернуть обратно, так как спереди надвигались зловещие тучи, а ветер усилился до шторма.

На протяжении 207 миль «Хорлик» мчался, подгоняемый попутным штормовым ветром; в 20 милях от Маленькой Америки он утих, а в момент посадки, к большому удивлению летчиков, уже царил мертвый штиль.

Самолет пробыл в воздухе почти 7 часов и покрыл расстояние приблизительно в 770 миль.

Помимо отыскания безопасного пути для вездеходов, этот полет, отличавшийся причудливой формой маршрута, помог дальше определить направление восточного края барьера Росса.

Другой важный результат полета заключался в том, что он продолжил обследование пояса трещин, идущего через центральную часть барьера Росса вдоль 81-й параллели. Подобно огромной ране, эта область непрерывно тянется на протяжении свыше 33° долготы, начинаясь где-то к западу от 173-го меридиана и выходя на востоке за 140-й меридиан; она, несомненно, является одной из самых грандиозных топографических преград в полярных областях.

Что касается проблемы «Ледяного пролива», то после полета от 15 числа она оставалась в прежнем положении: возможность существования пролива не была исключена, если бы в дальнейшем мы не обнаружили несомненную сушу к востоку от полосы сжатия.

Эту проблему я снова обсуждал с Джуном и Раусоном после их прибытия. Но они не смогли сообщить никаких новых доводов ни за, ни против существования пролива. Насколько им удалось разглядеть, за южной конечной точкой их полета простиралась все та же низменная область барьера.

## III

17 ноября погода была облачная, и мороз доходил до —30°. В районе стоянки мотористов свирепствовала такая вьюга, что их «чуть не вымело из палатки» — гласило радиосообщение. После полудня метель захватила и Маленькую Америку. Так как возможность полетов исключалась, по крайней мере, на ближайшие сутки, то летная бригада воспользовалась вынужденным простоем, чтобы тщательно проверить двигатели «Уиллиама Хорлика».

К вечеру пурга утихла, и вездеходы двинулись в путь по маршруту, рекомендованному Джуном. Вскоре после полуночи они достигли снежного знака. Пройдя 17 миль пути, партия была вынуждена остановиться, чтобы сменить щетки на генераторе машины Хилла; еще через 40 миль обнаружилась неисправность одного подшипника.

Тем временем Маленькая Америка снова превратилась во взбудораженный муравейник: готовились к следующему полету.

Посоветовавшись с Поултером и Раусоном, мы решили, что этот полет следует предпринять прямым курсом на восток от Маленькой Америки, на Землю Мари Бэрд. Мы хотели проследить, в пределах радиуса действия самолета, направление горной цепи Эдсела Форда и обследовать восточные окраины нового плоскогорья.

Подобная разведка, прежде всего, представляла интерес в связи с проблемой «Ледяного пролива»; но была и другая веская причина, заставившая нас временно сосредоточить свое внимание на данном секторе. Он являлся «питомником» ненастья, очагом зловреднейших туманов и штормов. Находясь ближе к побережью, он раньше, чем внутренние области, наводнялся тучами и туманами, предшествовавшими приходу лета. Чтобы успеть в этом сезоне проникнуть на восток, надо было лететь туда при первом же прояснении, а юго-восточный сектор оставить на последнюю очередь.

Благоприятный момент наступил чуть ли не раньше, чем мы к нему приготовились. Под утро 18-го ветер подул с юга,

а сила его упала до легкого бриза; облака рассеялись, оставив небосвод чистым, как зеркало. В 6 часов дежурный усердно колотил в двери и орал в бесформенные спальные мешки: «Взойдите и восприймите, джентльмены! Небо ясное, как начищенная медь! Пора к горам!» Мы всегда называли восточную сторону «горами», в этом названии содержался многообещающий намек на сушу и возможные открытия.

Летный персонал был на ногах бо́льшую часть ночи, чтобы закончить ремонт моторов до улучшения погоды. Вся бригада — Джун, Боулин, Смит, Суон, Дэстин, Скиннер и механик Бойд — теперь жила на бивуаке в палатках возле самолетов, а Смит и Суон даже спали в самом «Уиллиаме Хорлике». Разбуженные окликом дежурного, они поспешили в столовую, чтобы наскоро позавтракать, перед тем как заканчивать сборку моторов.

В 7 часов 30 минут Сейпл сообщил с гор Эдсела Форда: «Сильный юго-восточный ветер, небо чисто, и видимость превосходная».

Вездеходная партия радировала:

«Еле заметный северо-западный бриз; потолок и видимость неограниченные». В полдень как у Сейпла, так и у мотористов оказались: «Безветрие, безоблачность, идеальная видимость».

Летчики, вспотев от спешки, наконец закрепили кожухи на моторах. Из аварийного лагеря прибыли упряжки с бензином — перекачивание вручную 3400 литров и фильтрование их сквозь замшу продолжается два часа; в шалаше летчиков кипит и клокочет в котле масло, которое нагревают горелками до 120°, чтобы иметь его наготове перед самым пуском моторов. Быстро осмотрены тросы управления и шасси. Сметен и выколочен снег с крыльев, фюзеляжа и хвостовых плоскостей.

Но вот все уже готово. С моторов сняты палатки. Из шалаша подбегают люди с дымящимися ведрами горячего масла. Из кабины раздается вопрос Джуна: «Все в порядке?» Суон отвечает с земли: «В порядке. Запускай!» Жалобный визг стартера и приятный отголосок: вспышки в моторах сначала в одном, затем в другом.

Пригибаясь под струей воздуха, гонимой пропеллером, экипаж самолета — Боулин, Раусон, Петерсен и Пелтер — карабкается в кабину. Выглядит этот экипаж богемисто. В переднем окне виден массивный Джун, разоблачившийся до жилета и с бородой, благодаря которой он до смешного похож

на генерала Гранта. Петерсен, высокий и тощий, с нечесаными рыжеватыми волосами, свисающими из-под шлема, напоминает дикого, изголодавшегося аскета XV века. У Раусона тонкая шелковистая бородка, как у пожилого манчжура. Все наряжены, словно пугала; на ногах болтаются холщевые брюки, испачканные маслом.

«Уиллиам Хорлик» стартовал в 2 часа 40 минут пополудни с грузом в 8 тонн. Через несколько минут Джун пролетел над лагерем, чтобы ориентироваться перед началом пути. Трудно вообразить, до чего красив летящий аэроплан на фоне антарктического неба! Только тогда видишь, как оно глубоко и необъятно, как бездонна его лазурь! Грязноватые крылья приобретают золотистый оттенок, и кажется, что самолет движется не сам собою: влекомый какой-то внешней силой, он плывет в голубой влаге, и пространство наполняется напряженным звуком, в резонанс которому вибрирует грунт под ногами наземных зрителей.

Вскоре виднелось лишь неясное уменьшающееся пятнышко на восточном небосклоне.

## IV

Впервые оказавшись в непривычной роли слушателя, в и д я щ е г о совершаемые вдали открытия глазами другого человека, я следил по радио за этим полетом: он происходил над областью, исследование которой я до сих пор считал как бы своей монополией. Дэер повесил в моей комнате громкоговоритель. Приблизительно в течение часа, пока самолет не удалился за пределы слышимости радиотелефонной передачи, я мог слушать словесные сообщения Петерсена о ходе полета. Затем Петерсен и Дэер перешли на азбуку Морзе; бюллетени поступали ко мне через каждые 15 минут.

Итак, впервые за все мои экспедиции был снаряжен исследовательский полет, в котором я не участвовал. Признаться, мне нелегко было с этим примириться. Теперь я остро ощущал свою инвалидность. Нечто подобное мне случилось испытать много лет тому назад: в те времена я много играл в футбол, и мне крайне трудно было усидеть на скамье среди зрителей, глядя на чужую игру.

В комнате раздавался голос Петерсена, выпаливающий сквозь атмосферные помехи и жужжание генератора: «Мы ф пяти милях к сеферу от рукафа Амундсена, делаем по 90 узлоф и поднимаемся на 3000 метроф... фсе префосходно...

Трещина

Да, небо очень ясное. Несколько облашков, фот и фсе... Фпрошем, на сферном горизонте много параф с моря... Уфидеть бы, друзья, как наш старый «Джекоб Рупперт» дымит ф Китовой бухте — фот было бы здорофо, не прафда ли ..» Петерсен, хотя и американский гражданин, был норвежец по происхождению; его «ф» и «ш» увеселяли всех радистов.

На пути через Землю Скотта к горе Грэс Мэк-Кинлей и Земле Мари Бэрд летчики придерживались курса, проложенного по дуге большого круга. К тому времени, когда у них на траверзе оказались горы Рокфеллера, была достигнута намеченная высота в 3000 метров. Здесь над пунктом, астрономические координаты которого Раусон определил во время своего восточного рейса на вездеходе, самолет описал полный круг, так что Пелтер смог заснять своей аэрофотокамерой весь горизонт. С этой большой высоты были видны все важнейшие детали рельефа — горы Рокфеллера, горы Александры и пинатак Скотта у побережья Земли Короля Эдуарда VII, бухта Окума и даже вершина горы Грэс Мэк-Кинлей. Впоследствии, путем остроумных математических приемов, удалось определить на основании этих снимков высоту и расстояния новых гор, расположенных к востоку.

В 4 часа Джун направился дальше на восток. Внимание летчиков привлекли некоторые очертания костяка плоскогорья, проступающие на поверхность — несколько новых хребтов слегка выдавались над общим уровнем, и вершины их были еле прикрыты снегом.

Около 5 часов, пролетая над горой Мэк-Кинлей, попрежнему на высоте 3000 метров, Джун снова описал круг для аэрофотосъемки. Затем «Хорлик» продолжал лететь на восток, причем он уже вышел за пределы летного маршрута от 15 числа. Теперь вся местность, простирающаяся перед летчиками, была новой, неизвестной и не нанесенной на карты.

Слева от самолета проплывали назад новые пики цепи Эдсела Форда, сгруппированные в клин, обращенный к северо-востоку. Обнаженные, выветрившиеся, желтовато-серые вершины, источенные и изрытые льдами, были только жалкими руинами мощных массивов, высившихся на этой суше до Ледниковой эпохи. Даже и теперь, хотя лед отступает, лишь самые высокие пики пробились сквозь мерзлый покров. Их ребра и уступы окутаны мантией из глетчерного льда и обозначаются выпуклостями в снегах, похожими на мускулы, напрягающиеся под кожей.

Громадный горный массив, который я обнаружил в бинокль 15 числа, появился на северо-востоке. В 6 часов 40 минут он был уже на траверзе самолета; здесь тоже Джун описал круг, чтобы произвести съемку и увязать этот новый пик с горами, видневшимися позади.

По мере того как изменялась перспектива, все отчетливее видно было, что главная масса гор образует тесное скопление возвышенностей и тянется к северо-востоку, а затем переходит в одиночную, суживающуюся цепь меньших пиков, постепенно поворачивающую на восток и юго-восток.

Где-то за этим каменным порогом находилось еще неоткрытое побережье, которого мы столько раз пытались достигнуть. Возможно, что оно было совсем близко. По словам летчиков, весь северный горизонт был опоясан темной лентой водяного неба.

Теперь они немного отклонились к югу, чтобы продолжать свой путь на восток по 78-й параллели. На южном небосклоне отдельные группы перистых облаков сменились нагромождением штормовых туч. Ветер усиливался.

Плоскогорье, огибавшее переднюю западную цепь Эдсела Форда, казалось поднимающимся к самолету. Джун начал записывать на листке блокнота: «Поверхность ровная, как...» Боулин, заглянувший в блокнот через плечо Джуна, подсказал окончание фразы: «...как Канзасские равнины».

К северу от линии их полета, на расстоянии около 100 миль, появился великолепный пик, по сравнению с которым редеющие соседние вершины казались карликовыми. Самолет теперь находился приблизительно в 150 милях к востоку от пределов области, обследованной прежде. Прерывистая горная цепь, тянувшаяся вдали, на северном горизонте, начала загибаться на юго-восток. Ее вершины казались лишь точками на краю обширной белой равнины.

Впереди, в 30° влево, над белым покровом плоскогорья выдавался колоссальный массив, высота которого, по-видимому, составляла около 3000 метров. Джун обратил внимание на своеобразную структуру этой громады: он полагал, что она представляет собою потухший вулкан, южный склон которого выветрился. Правдоподобие этой гипотезы впоследствии подтвердилось тем, что к востоку от гор Рэймонда Фосдика (см. карту) Сейпл обнаружил остатки вулкана, разрушенного натиском льдов.

Воздушные исследователи решили приблизиться к новооткрытой горе (она была названа горой Мэбел Сидлей). Но

когда до нее оставалось около 70 миль, Джун увидел, что тучи сомкнулись на северо-востоке и сгущаются впереди. Пришлось повернуть обратно. Это произошло в 7 часов, приблизительно в 448 милях к востоку от Маленькой Америки.

Вскоре после поворота Джун снизился для измерения высоты плоскогорья. На протяжении мили он шел бреющим полетом, чтобы позволить стрелке альтиметра «успокоиться». В результате прибор показал около 1350 метров. Затем «Хорлик» круто поднялся и направился к Маленькой Америке, придерживаясь высоты в 2700 метров. Тучи угрожали преградить путь самолету.

В 9 часов 30 минут, когда летчики были как раз на траверзе гор Рокфеллера, Уэйт сообщил, что в районе вездеходной партии «погода меняется к худшему... ветер усиливается... на северо-востоке черные тучи... небо слегка заволакивается... видимость пока удовлетворительна».

В этот момент Боулин «карабкался» через плотную облачную гряду, чтобы Раусон мог ориентироваться по солнечному компасу. Через полчаса Уэйт радировал предостережение: «Небо уже наполовину заволоклось»; но сразу же после этого голос Петерсена снова загудел в громкоговорителе и весело возвестил: «Уше фидна Китофая бухта. Мы соферщим посадку минут шерез двадцать пять».

Вскоре через отдушины послышался рокот моторов. В 10 часов 30 минут «Уиллиам Хорлик» приземлился к югу от бухты Вер-сюр-мер, пробыв в воздухе свыше $7^1/_2$ часов.

## V

Джун и Раусон явились с рапортом. Новилл приготовил для них горячий кофе, приветливо ворковавший на печке. Еще оглушенные моторами, летчики, обращаясь к нам, кричали во всю глотку. Разложив на столе карты, мы принялись начерно наносить на них новые открытия.

— Обнаружено ли побережье?

— Я не видел его, — сказал Джун, — и прежде всего, потому, что оно заслонено горами. Но на протяжении 100 миль нашего пути мы наблюдали на северном небосклоне типичное «водяное небо».

Раусон подтвердил это.

— Возможно, что в действительности это были тучи, — сказал он, — но по цвету и характеру небосклон вполне походил

на тот, который мы видели над морем Росса, на протяжении всего пути от Китовой бухты.

— Каковы очертания побережья, судя по этим признакам?

— Повидимому, оно имеет вогнутость по направлению к горам.

Разумеется, это было совершенно проблематично; однако наши догадки о направлении неведомого побережья теперь сделались уже не совсем беспочвенными.

Когда мы резюмировали результаты последнего полета, а также воздушной разведки от 15 числа, то пришли к следующим интересным выводам:

1) Вполне подтверждено восточное направление главной оси гор Эдсела Форда: они примыкают 230-мильным звеном к гипотетической горной цепи, окаймляющей побережье.

2) Новое плоскогорье простирается от гор Рокфеллера до 130-го меридиана и уже обследовано нами на протяжении 332 миль. Таким образом, оно несомненно является одним из крупнейших объектов местной топографии.

3) Вполне доказан континентальный характер Земли Мари Бэрд.

Из туманов «теории архипелага» она выпырнула в виде огромной суши, увенчанной 1800-метровым плоскогорьем, расширяющимся и, повидимому, повышающимся к югу и востоку.

4) До некоторой степени — хотя бы лишь предположительно — выяснено направление невидимого побережья. В качестве рабочей гипотезы пока можно принять, что оно параллельно новооткрытым горам и лежит приблизительно между 75-й и 76-й параллелями.

Теперь возник вопрос: как повлияют эти факты и, в частности, новые данные о плоскогорье на проблему «Ледяного пролива»?

— Итак, с того пункта, где вы повернули обратно, плоскогорье казалось ничем неограниченным?

— Насколько мы видели, да, — сказал Джун. — Оно заметно повышается. Это доказывают наблюдения с помощью альтиметра: высота была почти на 300 метров больше, чем где бы то ни было на пути вездеходов от гор Рокфеллера до Эдсела Форда.

— А что было в южном направлении?

— То же самое, — сказал Раусон. — Тучи сгущались, но, насколько нам удалось разглядеть, плоскогорье и в эту сторону простиралось непрерывно.

Странно, что в 215 милях к югу от горы Грэс Мэк-Кинлей мы нашли впадину, повидимому расположенную на уровне моря. Не означает ли это, что 15-го мы наткнулись просто на выемку или вогнутость в западной кромке плоскогорья? Ввиду новейших данных казалось невероятным, чтобы между массивным плоскогорьем, простирающимся к югу от побережья, и громадами горной цепи Королевы Мод, ограждающими 3000-метровое полярное плато, мог существовать пролив, расположенный на уровне моря.

Джун и Раусон категорически отрицали существование пролива. Я не был вполне убежден в их правоте, но прежнее истолкование тех низин, которые мы обнаружили в районе «Подковы», уже не казалось мне безусловно достоверным.

Следующий шаг, приближающий нас к решению проблемы, напрашивался сам собою: надо было предпринять полет подальше на юго-восток, чтобы обследовать обширное неведомое пространство к югу от 81-й широты и проверить направление горной цепи Королевы Мод. Тем самым была бы закрыта южная половина «коридора».

В течение 3 следующие дней облачность и переменные восточные ветры в районе Маленькой Америки, а также неблагоприятные сообщения полевых партий препятствовали полету. Но 19-го в очередной радиограмме геологической партии, продвигавшейся к горам Королевы Мод, промелькнула многозначительная фраза:

«Приближаемся к складу на 375-й миле. К востоку от 350-й видна была возвышенность. Местность изборождена большими трещинами, простирающимися на протяжении 7 миль на юго-восток. Итти было довольно трудно. Прицепные сани Рэссела проваливались носом вниз...»

Сообщение о возвышенности, находящейся в 100 милях к северу от гор Королевы Мод, весьма заинтересовало меня, так как было чрезвычайно важно для проблемы «Ледяного пролива». Трещины являлись несомненным признаком суши. Я поспешил в радиоаппаратную, но Дэер доложил мне, что обмен сообщениями с Пейном только что закончился. Пришлось ожидать следующих очередных переговоров, которые по расписанию были назначены на 21 число.

21-го в ответ на мой запрос Блэкберн подтвердил существование пояса трещин к востоку от 350-й мили, причем указал, что «давление очень сильное, а на расстоянии мили

от этого пункта начинается заметный подъем ледяного покрова. При дальнейшем продвижении на юг пришлось перебираться через ряд гребней высотой до 30 метров, отделенных друг от друга низинами в несколько миль...»

Было необычайно увлекательно выявлять путем умозаключений причинную зависимость ряда фактов и разгадывать тайну континента, скрытого под целым океаном льдов.

## VI

К вечеру 21-го прояснилось, и летчики сняли с моторов защитные чехлы. В 6 часов вездеходная партия сообщила, что в районе к востоку от намеченного курса самолета погода прекрасная. Билл Хейнес отложил окончательное решение до вечернего запуска шаров-пилотов. В 10 часов, учтя все атмосферные приметы и предзнаменования, Билл со своей обычной осторожностью сказал: «Пока все хорошо, но я не знаю, долго ли это продержится. Если вы не будете мешкать, — обратился он к Джуну, — то, думаю, что успеете полетать».

Итак, благословение на полет было получено.

Первым пилотом опять был Джун, навигатором Раусон и аэросъемщиком Пелтер. Но в качестве второго пилота на этот раз отправился Смит, а в качестве радиста Бэлей. Это, конечно, не означало, что по своей квалификации они выше Боулина и Петерсена: мне просто хотелось, чтобы и на их долю выпала честь участия в ответственных полетах.

В полночь 22 ноября самолет стартовал с грузом в 8,8 тонны. Увеличение груза объяснялось главным образом тем, что был взят полный запас бензина в количестве 3400 литров.

В числе груза имелась пара запасных шатунов, связанных вместе и прикрепленных к парашюту. За несколько часов до старта Демас сообщил, что на вездеходах уже использованы все запасные шатуны и что если в машине Хилла «сгорит» еще один подшипник, то ее придется покинуть. Джун предложил сбросить их на парашюте во время обратного полета. В те великие дни приходилось заниматься и такими мелочами.

Во время полета Дэер почти непрерывно прислушивался к радиопередаче с самолета и лишь в предусмотренные расписанием промежутки времени принимал сводки погоды от партии Сеппла и от вездеходной партии.

В 2 часа геологическая партия, находившаяся почти у подножья гор Королевы Мод, «ворвалась» в расписание со своей сводкой погоды: «Температура минус 15. Видимость хорошая. Немного высокослоистых облаков на востоке». В это время Бэлей с самолета обменивался радиосообщениями с вездеходной партией. Дэер прервал их переговоры, чтобы сообщить летчикам информацию геологов. На этом примере ясно видно, как хорошо функционировала наша полевая связь под умелым руководством Дэера.

Вскоре после 2 часов самолет пересек колею вездеходов у снежного знака, к которому они отступили 17-го после разведывательного полета.

На этот раз Джун пролетел в 40 милях от вездеходов, не видя их и незамеченный ими, хотя Бэлей поддерживал связь с Уэйтом.

В 2 часа 40 минут начал шалить один мотор. Радиопередача Бэлея в Маленькую Америку прервалась... По затем последовало успокоительное «Все в порядке. Ждите следующего сообщения через 10 минут».

В 3 часа сообщили: «Находимся на 81°10′ южной широты и 152°30′ западной долготы. Измеренная высота 420 метров».

Летчики теперь находились в 30 милях к юго-западу от впадины, обнаруженной нами в районе «Подковы» 15 числа. Самолет достиг рубежа той области, от топографии которой зависела судьба проблемы «Ледяного пролива». И вот резкое повышение уровня свидетельствовало о несомненной возвышенности — о суше, значительно выступающей над уровнем моря.

В 3 часа 40 минут Раусон снова определил высоту: она достигла 540 метров. В дальнейшем местность продолжала постепенно повышаться. Итак, блестящая белая поверхность, простирающаяся под самолетом, должна была представлять собою плоскогорье, сплошь покрытое льдом. Вероятно, оно являлось частью той возвышенности, которую геологи видели к востоку от 350-й мили, и составляло юго-западную границу барьера Росса.

В 4 часа 20 минут: «Высота около 600 метров. Со всех сторон видна лишь обширная гладкая равнина. Она очень напоминает ту, которая находится к востоку и к югу от гор Хейнеса».

Сходство обследуемой теперь равнины с широким плоскогорьем, примыкающим к группе гор Хейнеса в цепи Эдсела Форда, навело летчиков на мысль, что оба эти плоскогорья

являются частями единого целого. Конечно, эта гипотеза еще нуждалась в доказательствах.

В 5 часов 30 минут альтиметр показал высоту ледяного покрова на суше в 760 метров.

К 6 часам утра самолет уже израсходовал столько бензина, что остаток равнялся количеству, необходимому для обратного пути, плюс 20 процентов запаса, предусматриваемых для безопасности. Пора было возвращаться. Но благоприятная погода соблазнила летчиков, и они решили продолжать полет еще несколько минут.

Поразительная случайность: именно в эти минуты, перед самым поворотом, им удалось совершить блестящее открытие — над южным горизонтом показались высокие горы, покрытые снегом. Смит первый заметил их и взволнованно указал на них Джуну. Раусон, схватив бинокль, поспешил перебраться в носовую часть кабины. В этот момент расстояние до вершин, повидимому, превышало 100 миль, так что Пелтер не смог заснять их своей камерой. Но летчики продолжали держаться прежнего курса, пока не убедились в безусловной реальности существования пиков. Итак, почти в 170 милях к востоку от конца обследованной части гор Королевы Мод была обнаружена новая группа гор, может быть являющаяся их продолжением.

В 6 часов 05 минут «Хорлик» повернул в обратный путь. Летчики сообщили в Маленькую Америку о своем открытии, а также о результатах последнего определения высоты плоскогорья: 850 метров. В ответной радиограмме я поздравил отважных пилотов с их замечательным достижением.

В 7 часов геологи уведомили самолет, что в их районе погода не изменилась. Интересно, с какими чувствами наземные путешественники слушали бюллетени о продвижении самолета! Бедняги уже 36 дней тащились к горам, и впереди еще предстояло немало мытарств; а между тем меньше чем за 6 часов летчики обогнали их и, пройдя на 200 миль восточнее, повернули с тем, чтобы прибыть к завтраку в Маленькую Америку. И все это — не сделав ни шагу пешком и не ощутив ни одного из бесчисленных мучений санного пути. Впрочем, насколько воздушный путь легче и быстрее, настолько же он и опаснее.

В 8 часов 15 минут партия Сейпла предупредила, что с гор Эдсела Форда надвигаются тучи и метель; Хенес, сидевший всю ночь рядом с Джером, встревожился и выбежал поглядеть на небеса. Они оставались чистыми, но влаги, на

юго-восточном горизонте, между самолетом и базой, нарастало облачное пятно. Хейнес решил немедленно произвести пуск шаров-пилотов.

В 8 часов 40 минут Бэлей запросил вездеходную партию о погоде в их районе. В 9 часов он получил ответ: «Погода превосходная». Но уже в 9 часов 20 минут, когда Джун полагал, что находится вблизи от вездеходов, он не смог разглядеть их, так как землю застлала плотная завеса тумана. Так быстро меняется погода в полярных странах. На этот раз Демасу пришлось обойтись без запасных шатунов.

В 9 часов 40 минут летчики сообщили: «Мы видели колею вездеходов сквозь просвет в облаках, но через мгновение земля снова скрылась, а потому направляемся к Маленькой Америке. Просим Хейнеса сообщить вашу погоду и барометрическое давление».

Последнее требовалось им для того, чтобы отрегулировать свой альтиметр на случай, если посадку придется совершать вслепую, при нулевой видимости. Хейнес мгновенно сообщил просимые данные. Над Маленькой Америкой небо все еще было чисто, но на юго-восточном горизонте, то есть на пути самолета, громоздились низко нависшие тучи. Джун находился еще в 140 милях и мог быть отрезан.

Летчики последовательно сообщили:

В 10 часов: «Продолжаем лететь над тучами».

В 10 часов 30 минут: «Проясняется. Земля видна. Облака редеют. Надеемся пробиться».

В 10 часов 45 минут: «Виден рукав Амундсена».

В 11 часов 05 минут: «Маленькая Америка видна. Прибудем через несколько минут».

В 11 часов 09 минут: «Идем на посадку».

## VII

Итак, мчась наперегонки с туманом, Джун и его товарищи завершили 1100-мильный исследовательский полет, крайний пункт которого отстоял на 552 мили к юго-востоку от Маленькой Америки. Через полчаса после посадки самолета все небо над станцией сплошь заволокло.

Достижением этого полета являлось открытие плоскогорья к югу от 81° и группы гор вблизи 85°. По словам летчиков, они насчитали около полудюжины возвышенностей, причем те были сплошь покрыты льдами; насколько удалось разглядеть на таком большом расстоянии, нигде не

видно было обнаженных скал. Хотя к западу от этой группы, пока не обнаружили других гор, ее оледенелость давала полное основание считать эту группу продолжением цепи Королевы Мод.

Днем 22-го Поултер, Джон, Раусон и я тщательно обсудили вопрос о том, насколько повлияли результаты последнего полета на состояние проблемы «пролива». Учитывая обнаружение плоскогорья и определение высоты в области трещин на 81-й параллели, показавшее 420 метров, мы пришли к выводу, что возможность существования пролива почти совершенно исключается.

На всем восточном побережье барьера Росса оставались под сомнением лишь 40—50 миль между 81-й и 82-й параллелями и подобный же промежуток между пределом видимости самолета и новооткрытыми горами. В первом промежутке мы нашли низкий лед, причем к югу и северу от него постепенно поднимались плоскогорья. Теперь требовалось лишь поскорее ликвидировать оба промежутка и тем самым положить конец существованию гипотетического «Ледяного пролива».

Поэтому мы решили предпринять еще один полет и, притом, как только позволит погода.

На следующее утро—23 ноября—туман стал рассеиваться, и летчики поспешно приступили к сборам, чтобы пораньше отправиться в путь.

## VIII

В этом завершающем полете я тоже участвовал. Мое здоровье понемногу восстанавливалось, и я чувствовал себя достаточно окрепшим. Кроме того, мне хотелось посетить вездеходную партию и посмотреть, как она справляется с трудностями своего ужасного путешествия. На этот раз мы снова захватили с собою запасные шатуны.

Должен сознаться, что мое решение лететь не вполне согласовалось с предписаниями доктора. Кроме того, меня чуть не оставили дома, главным образом потому, что я забыл сказать летчикам о своем намерении присоединиться к ним. После второго завтрака я прилег отдохнуть, полагая, что погрузка горючего на самолет и приготовления к старту закончатся лишь через несколько часов. Проснувшись, я услышал, что «Хорлик» реет уже над Маленькой Америкой. «Да. — с лукавой усмешкой сообщил мне Новилл, —

вот он летит. Похоже, что вы на сей раз не поднимете́сь в небеса».

Однако послание, отправленное по радио, заставило самолет вернуться. В 5 часов 16 минут пополудни мы вылетели на юго-восток.

Экипаж самолета составляли Джун, Боулин, Раусон, Петерсен и я.

Небо было ясное, дул легкий южный ветер, и температура держалась на —15°.

Раусон взял курс по направлению к вездеходам, которые накануне находились приблизительно в 207 милях к югу от Маленькой Америки.

Красоту этого вечера я бессилен описать. Казалось, барьер каким-то волшебством превращен в чистое золото. Мы пересекли остров Рузвельта. Я оглядел его в бинокль. Размеры острова весьма значительны—почти 100 миль в длину и около 50 миль в ширину; он поднимается к югу от рукава Амундсена и доходит почти до передовой базы. Долина трещин за складом на 50-й миле является узкой бухтой его западного побережья; а высокий гребень, по которому наши партии огибали эту долину, фактически является одним из нижних откосов острова. Пролетая над островом, мы снизились и определили его высоту: оказалось 300 метров. Другое определение, произведенное вскоре после того, дало 360 метров.

Примерно в 80 милях к юго-востоку от Маленькой Америки, уже далеко за островом, мы опять снизились для определения высоты ледяного покрова, давшего 83 метра. Здесь лед барьера лежит невысоко над уровнем моря, и имеются многочисленные трещины.

В 6 часов 45 минут Петерсен получил переданное Дэером из Маленькой Америки сообщение Моргана и Брэмхолла, что вездеходы в течение дня продвинулись на 23 мили на восток. Мы соответственно изменили курс. Через 10 минут отсчет альтиметра показал, что высота барьера составляет 76 метров.

В 7 часов 30 минут Джун обнаружил колею вездеходов. Вскоре оранжевые машины оказались под нами. Петерсен сообщил по радио Уэйту, что мы сейчас сбросим шатуны. Пакет полетел вниз на парашюте, и я увидел, что 2 человека бегут к месту его спуска. Посадка была несколько рискованной, а потому мы решили приземлиться лишь по окончании исследовательского полета.

Со скоростью в 90 узлов самолет направился прямо к «Подкове», трещины которой до сих пор оказывались единственным участком, расположенным на уровне моря. Второго подобного участка мы не нашли на всем протяжении от гор Эдсела Форда до гор Королевы Мод.

Покинув вездеходы, мы вскоре очутились над неровным, измятым полумесяцем «Подковы». Пройдя одну милю бреющим полетом для «успокоения» альтиметра, определили высоту: 230 метров над уровнем моря.

Ледяной покров повышался, и сомнительный промежуток все суживался.

Продолжая лететь низко, мы повернули на восток. Я тут же понял, что «проливу», очевидно, суждено исчезнуть.

Выше уровня нашего полета, над покачивающимся носом аэроплана, расстилались серебристые складки поднимающегося плоскогорья.

Мы все же продолжали упорно продвигаться на восток и прошли 60 миль по 81-й параллели. Трижды снижались для определения высоты ледяного покрова: 330 метров, 360 метров, 390 метров. Я испытывал нечто вроде охотничьего азарта: добыча почти загнана, число обнаруженных следов быстро возрастает. К востоку от «Подковы» трещины редели: темных отверстий становилось все меньше. А за пунктом нашего поворота, приблизительно на 140-м меридиане, суша все повышалась, — серебряный вал воздвигался во всех направлениях.

Чтобы уничтожить последние остатки сомнений, мы прошли около 16 миль на север. Здесь определение высоты дало 490 метров. Затем направились обратно на запад, параллельно прежнему курсу, и описали замкнутый прямоугольник вокруг спорного участка. Еще 3 определения высоты: 330 метров, 300 метров, 201 метра. Мы пристально наблюдали за дрожащей стрелкой альтиметра. Когда она в последний раз остановилась, мы невольно вздохнули с облегчением.

— Итак, все ясно! — воскликнул кто-то, стараясь перекричать гул моторов.

Впадина, расположенная на уровне моря, на которую мы наткнулись 15-го, оказалась лишь бухтой в восточном побережье барьера.

Когда мы помчались дальше над сверкающим ледяным панцырем, я стал подводить итоги наших открытий.

Последние пробелы восточной окраины барьера Росса были заполнены. Здесь барьер граничит с большим плоскогорьем,

достигающим высоты около 1400 метров за цепью Эдсела Форда, значительно понижающимся в средней части, а затем повышающимся до 900 метров у подножья гор Королевы Мод.

Итак, «пролив» оказался основательно забаррикадированным. Тут была суша и только суша. Конечно, ее загромождали льды; но если бы они растаяли, то форштевни наших кораблей натолкнулись бы на такую же внушительную преграду, какой являлось атлантическое побережье Америки для каравелл XVI века, искавших проход в «Китай».

Я могу смело сказать, что почти нет сомнения в том, что Антарктика — единый материк. Между морями Росса и Беллинсгаузена «Ледяного пролива» не существует. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на нашу карту с ее сетью воздушных трасс и цифрами наиболее существенных определений высот с помощью альтиметра.

Единственным необследованным участком на всем пространстве от побережья океана до гор Королевы Мод оставалась южная половина полосы плоскогорья, заключенной между 83-й широтой, где 22 числа «Уиллиам Хорлик» повернул обратно, и горами «Хорлика», обнаруженными во время этого полета. Хотя летчики смогли беспрепятственно обозреть всю северную часть этой области и видели, что ее поверхность непрерывно повышается по направлению к горам, однако, исходя из аксиомы, что «в географии достоверно лишь доказанное», я решил внести оговорку, что в этой местности возможность существования «пролива» еще не вполне исключена, хотя она и очень маловероятна.

Но мне могут задать вопрос, который уже возникал при первоначальном обсуждении проблемы «Ледяного пролива»: не являются ли все эти возвышенности сплошь ледяными? Можно ли определить уровень и рельеф суши, скрытой под льдами?

Мы располагаем данными сейсмических промеров, произведенных Поултером и Морганом; этими записями наполнена целая папка, причем в числе их имеются данные исследований на меридиональной линии, частично пересекающей новое плоскогорье. Впоследствии они будут рассмотрены подробнее. Пока достаточно констатировать, что, как показывают общие результаты исследований, при высоте льдов в 360 метров над уровнем моря толщина ледяного покрова составляет около 120 метров, так что уровень суши, скрытой под льдами, равняется 240 метрам. При высоте льдов от 600

до 900 метров, толщина ледяного покрова может достигнуть 300—600 метров, но во всех других местах она, повидимому, меньше.

На этих данных мы и основывались.

Впоследствии геологи, находясь на горах Королевы Мод, увидели из своего «орлиного гнезда», что так называемый ледник Леверетта в действительности являлся невысоким плоскогорьем. Оно поднималось за убывающими отрогами горной цепи Королевы Мод и, повидимому, должно было примкнуть дальше на востоке к огромному полярному плато. Тем самым подтвердилось бы, что суша тянется непрерывно от побережья до полюса.

## IX

В 10 часов мы совершили посадку возле вездеходов. Приятно было снова повидать наших друзей; несмотря на все трудности пути, они были в бодром настроении. Впрочем, за недостатком времени наша беседа свелась почти лишь к обмену приветствиями: мы торопились отыскать для вездеходов наилучший путь к плоскогорью. Демас и Хилл сообщили, что им пришлось без конца возиться с машинами вследствие неполадок, вызванных холодами и тяжелой нагрузкой при езде по рыхлому снегу; но они все же были уверены, что смогут продвигаться и дальше. Я заметил на лице Демаса следы сильного ожога: брови и ресницы были опалены, а кожа подбородка облупилась. Сам Демас не упоминал об этом, но Уэйт рассказал мне, что это были последствия небольшого взрыва бензина.

Между стоянкой вездеходов и плоскогорьем тянулся гребень, сильно изрезанный трещинами; я успел рассмотреть его с воздуха и пришел к убеждению, что вездеходы здесь не прошли бы. Им следовало снова отступить к северу и искать обходный путь.

Пока что я предложил участникам вездеходной партии совершить с летчиками разведочный полет. Отправились Морган, Брэмхолл и Хилл. Обследовав около 20 миль, они нашли, что все подступы к плоскогорью окаймлены трещинами, но полагали, что если несколько отклониться к северу и двигаться осторожно, то вездеходы как-нибудь проберутся. Во всяком случае, разведка принесла ту пользу, что сэкономила время, которое было бы затрачено на бесплодные поиски. Морган и Брэмхолл рассчитывали, что смогут продолжить

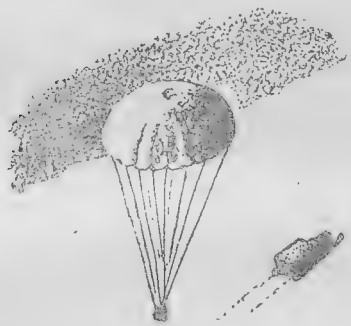
цепь своих сейсмических и магнитных наблюдений через все плоскогорье, вплоть до горы Грэс Мэк-Кинлей.

Нельзя не отметить исключительную отвагу и настойчивость, проявленные людьми вездеходной партии. В наше время немного найдется путешественников, которым приходилось бы преодолевать бо́льшие трудности и опасности.

Около 11 часов мы расстались с нашими друзьями и, пожелав им удачи на новом пути, вылетели обратно в Маленькую Америку.

Когда мы приближались к ней, я увидел за сверкающей белой кромкой барьера голубые полоски воды в море Росса. Оно еще не освободилось от ледового плена, но пак уже взламывался. Отрадно было видеть эти признаки приближавшегося лета.

В час ночи «Уиллиам Хорлик» благополучно коснулся земли.



*Глава XVI*

## НОВЫЕ ЗЕМЛИ

### I

По окончании полета, ликвидировавшего последний «пробел», авиация на некоторое время отошла у нас на второй план. Из всей намеченной программы дальних исследовательских полетов оставался невыполненным только один — на северо-восток, для окончательного выяснения контуров побережья за цепью Эдсела Форда. Нельзя было с уверенностью сказать, удастся ли совершить этот полет. Погода в данном секторе была слишком изменчивой и ненадежной, а прогнозы Хейнеса не отличались оптимизмом. Нас вскоре должны были постигнуть обычные летние напасти — пасмурное небо, туманы и снегопады.

Через сутки после полета установилась пасмурная погода и продержалась две недели, причем почти каждый день шел снег. 25-го температура поднялась до —5°. В дальнейшем до 31 января 1935 года (когда метеорологическая станция Хейнеса закончила свою работу) только один раз она упала ниже —14° и четыре раза поднималась выше нуля. Наступили «собачьи дни» антарктического лета.

Используя период туманов, летная бригада снова произвела тщательную проверку и ремонт «Хорлика». При предстоявшем последнем полете отнюдь не следовало итти на риск, не оправдываемый необходимостью; ведь летом условия

Участники геологической партии

Участники партии на Землю Мари Бэрд (горы Эдселя Форда)

деятельности авиации сами по себе ухудшаются с каждым днем как вследствие неустойчивости погоды, так и потому, что в случае вынужденной посадки труднее рассчитывать на помощь полевых партий: их запасы провианта к этому времени почти исчерпаны, а собаки сильно изнурены. А если бы эта посадка произошла далеко от базы, то потребовались бы рискованные спасательные операции, которые могли окончиться второй зимовкой экспедиции в Антарктике.

Около полуночи 22-го Финн Ронне и Альберт Эйлефсен, сопровождавшие в качестве вспомогательного отряда геологов на пути к складу 300-й мили, возвратились в Маленькую Америку. Весь обратный путь занял всего лишь 9 дней — образец быстрой езды в полярных условиях. На станцию они вошли так тихо, что до следующего утра никто, кроме ночного дежурного, не знал об их прибытии. Но за завтраком мы устроили им радостную встречу. Путешественники сильно похудели, а их лица были обветрены до медно-красного цвета. «Они похожи на двух бурых индюков» — сказал Новилл.

Помимо рекордного пробега, показавшего участникам экспедиции, на что способны норвежские лыжники, Ронне немало гордился тем, что он так хорошо сработался с Поуэром, грозным вожаком его упряжки. Все остальные каюры обычно утверждали, что Ронне находится «под башмаком» у Поуэра: если тому покажется, что упряжкой правят не надлежащим образом, он немедленно садится, принимая весьма воинственную позу, лает во всю глотку на Финна и отказывается тронуться с места, пока конфликт не будет улажен. «Мы не могли бы поспеть сюда так быстро, — сказал Ронне. — если бы Поуэр останавливался и вступал в пререкания».

В той же упряжке шли цугом 7 славных щенков, родившихся в Маленькой Америке в минувшем феврале; в арьергарде находился Ски, единственный ветеран обеих экспедиций. Все они работали хорошо. Но особенно восхищался Ронне непревзойденным вожаком Пейна, Джеком; о нем он говорил таким тоном, каким обычно говорят о гениях. «Вот уж собака, — растроганно повторял он. — Это наполовину человек. Когда мы шли на юг, она все время прокладывала путь для всей партии. Я впервые вижу такую замечательную собаку».

— А как вообще обстоят дела у геологов?

— Все в порядке, — сказал Ронне. — Об этой партии вам нечего беспокоиться.

— После того как вы расстались с вездеходами, наверное, здорово трудно было итти?

— Да, первые несколько дней. Грузы были очень тяжелые, и сани проламывались сквозь тонкую кору. Чтобы они скользили, приходилось дважды в день поливать полозья водой. Стоял тридцатиградусный мороз, и ветер чертовски пронизывал.

Роппе доставил записку от Блэкберна, в которой сообщалось, что он выйдет с 300-й мили с 3 упряжками по 11 собак и рассчитывает добраться до гор Королевы Мод через 10 дней. Имевшиеся на санях запасы провианта позволяли геологической партии производить полевые работы вне горной базы в течение 33 дней, причем в качестве продовольственного резерва можно было бы использовать лишних собак.

Как мы узнали из радиограммы Блэкберна от 23-го, его партия в действительности достигла горной базы на сутки раньше намеченного срока. Несмотря на то, что 5½ дней было затрачено на сопровождение вездеходной партии, геологи смогли вполне своевременно приступить к выполнению своей программы.

## II

Декабрь месяц всегда оказывается очень напряженным периодом для антарктической экспедиции. Обычно в это время все полевые группы находятся на наибольшем расстоянии от зимовочной базы, а летчики вынуждены быть начеку круглые сутки, чтобы уловить редкие просветы в бесконечных туманах и тучах.

Вечером 1 декабря вездеходная партия сообщила, что ей, наконец, удалось перебраться через полосу трещин и достигнуть западных подступов к плоскогорью, после 445-мильного путешествия из Маленькой Америки. Партия Сейпла, углубившаяся в горы Эдсела Форда, разделилась на две группы. Уэд и Стэнклиф предприняли геологическую разведку, идя к северу, вдоль передовой западной цепи, а Сейпл и Корей направились на северо-запад для биологических изысканий. От геологов пока не было непосредственных сообщений. В последние 3 дня ноября непредвиденная магнитная буря — самая сильная в этом году — прервала связь. Почти двое суток эфир безмолвствовал. 30-го Уэйт, радист вездеходной партии, с трудом расслышал, как Пейн пытался спестись с Маленькой Америкой. Уэйт записал в отрывочном виде эту

радиограмму, но нам он смог передать ее лишь 1-го, когда атмосферные условия улучшились. Она гласила:

«Сожалеем, что не могли связаться с вами... В течение последних трех дней идем по... трещины во льду... вчера остановились у... поднимаемся на ледник Торна... на горах, примыкающих к Леверетту, толщина ледяного покрова настолько велика, что...»

При таких посланиях неудивительно, что руководители полярных экспедиций преждевременно седеют. В критический момент своего путешествия Блэкберн был внезапно изолирован от Маленькой Америки далекими атмосферными помехами. Пройдя 517 миль, чтобы добраться до района ледника Леверетта, первоначально намеченного для обследования, он решил, что эти работы неосуществимы, вследствие чрезмерной толщины льдов, а потому повернул к леднику Торна.

К несчастью для моих планов, связь прервалась как раз в то время, когда я собирался посоветовать Блэкберну, чтобы, вместо восхождения на горы Королевы Мод, он обогнул их подножье и проследил эту цепь дальше к востоку. В районе горной базы он уже находился у восточной границы обследованной зоны; пройдя лишь несколько миль на восток, он вступил бы в совершенно неизученную область. Его партия могла бы собрать ценнейшие географические данные: определить дальнейшее направление цепи Королевы Мод и выяснить, соединяются ли с ней новооткрытые горы «Хорлика» и плоскогорье Леверетта. Однако теперь уже ничего нельзя было поделать. 3 декабря, когда мы после шестидневного перерыва, наконец, снеслись с геологической партией, она уже прошла 70 миль в направлении к леднику Торна.

Впрочем, необходимо подчеркнуть, что я не порицаю решения Блэкберна. Как геолог, он, конечно, стремился туда, где можно было рассчитывать на бо́льшую продуктивность геологических исследований, тогда как меня преимущественно интересовали возможности географических открытий. В конечном счете результаты его геологической деятельности оказались настолько успешными, что я примирился с утратой своих надежд.

Наступил решающий момент наших операций. Три полевые партии были разбросаны на 600-мильном фронте от гор Эдсела Форда до кромки полярного плато и находились почти на предельном расстоянии от Маленькой Америки. Если бы хоть одна из них очутилась в бедственном положении, нам трудно было бы выручить ее. Авиация — ненадежное спаса-

тельное средство, так как она слишком зависит от погоды. Из 4 упряжек, имевшихся теперь на станции, 3 постоянно находились в разъездах, в связи со сейсмическими и биологическими работами. Единственный запасный вездеход был обречен на бездействие. Дэн как-то отправился на нем, чтобы эвакуировать снаряжение из передовой базы, но, пройдя некоторое расстояние на юг, застрял вследствие неисправности вала. В Маленькой Америке не удалось найти запасные части. Тогда Иннес-Тейлор попросил по радио Демаса, путешествовавшего с партией Сейпла, сообщить, где они находятся. С отдаленного плоскогорья, где у него, конечно, было достаточно собственных хлопот, Демас ответил, что искомые предметы оставлены в ящике № 5, на складе возле гаража вездеходов. В течение 2 дней целая бригада, возглавляемая Иннес-Тейлором, производила грандиозные раскопки в сугробах у гаража, пытаясь найти ящик. При этом Иннес-Тейлор вывихнул себе голеностопный сустав и недели на две выбыл из строя; доктор залил ему ногу в гипс. Над койкой пациента кто-то нацарапал: «У нас на складе чорт ногу сломит, а заведующий хозяйством вывихнет!»

6 декабря погода оставалась пасмурной. Летчики были настроены весьма пессимистически. Джун высказал предположение, что ближайший — и последний — полет придется совершить для доставки самолетов на корабль.

Геологическая партия сообщила, что она прошла 85 миль в сторону ледника Торпа, причем обнаружила несколько сот новых возвышенностей и много ледников. Партия Сейпла снова объединилась и собиралась в обратный путь с тяжелым грузом геологических образцов. Но корм для собак был на исходе, а потому Сейпл просил, чтобы ему навстречу выслали вспомогательный отряд к складу на 150-й миле, между горами Рокфеллера и Эдсела Форда. Можно было бы направить к Сейплу вездеходы, но наш механизированный транспорт опять «влип». Хотя машины благополучно переправились через трещины, встреченные на высоте 420 метров, их запас горючего настолько истощился, что его далеко нехватило бы на обратный путь до Маленькой Америки. Итак, требовалось доставить им горючее.

Положение полевых партий, и без того уже достаточно напряженное, еще более усложнилось вследствие того, что две из них в скором времени могли остаться без двусторонней связи. Аккумуляторы радиоаппарата партии Сейпла были почти израсходованы при передаче бюллетеней погоды для

самолетов, а Пейн сообщил, что его запасные батареи повреждены.

Тем временем Маленькая Америка превратилась в лазарет. Иннес-Тейлор лежал с ногой, залитой в гипс; доктор Потака полагал даже, что потребуется операция — к счастью, не здесь, а по возвращении в Соединенные Штаты. Новилл временно потерял трудоспособность вследствие расстройства желудка, у фон-дер-Вала было растяжение спинных мускулов (он переусердствовал, поднимая тяжелые грузы), а у Перкинса — болезненный карбункул, который доктору пришлось вскрыть ланцетом. Поултер, совершивший двухнедельную санную поездку со своей сейсмической аппаратурой, вернулся с мучительной снеговой слепотой. Блэк и Флеминг, сопровождавшие его, тоже страдали приступами слепоты и были вынуждены полежать день или два.

Ночью 8 декабря Хейнес постучал ко мне в дверь и сообщил, что погода, повидимому, проясняется. Мы послали ночного дежурного будить спящих летчиков. Небо было чисто, но в воздухе еще долго плавали мириады мельчайших ледяных кристаллов, и эти мерцающие призмы превращали его в целый океан радуг.

Великолепный ледяной ливень постепенно редел. С солнечного диска, сиявшего среди 2 ложных солнц, ниспадал платиновый каскад, и казалось, что внизу он разлетается сверкающими брызгами.

Это эффектное явление мы сочли хорошим предзнаменованием. На рассвете самолет стартовал с грузом около 9 тонн и с запасом горючего на 14 часов. Хотя снег был рыхлый, а ветер, почти совсем отсутствовавший, не помогал подъему, «Хорлик» после 23-секундного пробега успешно отделился от земли.

Однако ни благоприятные приметы, ни удачный старт не помогли. Через каких-нибудь 15 минут скопление низких слоистых облаков нависло на юго-западном небосклоне. Из помещения радиостанции, где наши метеорологи по обыкновению следили за бюллетенями погоды, поступавшими от полевых партий, Хейнес и Гриммингер то и дело выбегали наружу, чтобы взглянуть на облака. Увы — те неумолимо надвигались и росли, словно злокачественная опухоль. Самолет продолжал сообщать, что видимость хорошая, за исключением «облаков на юге». Мне очень не хотелось посылать приказ о возвращении, пока путь впереди был чист. Но еще через полчаса густая завеса туч затянула небо над Малень-

кой Америкой. Хейнес определил, что потолок понизился до 150 метров.

Волей-неволей пришлось отозвать самолет, пока путь для отступления еще не был отрезан. «Уиллиам Хорник» в момент поворота находился в 15 милях от бухты Окума, и впереди все было залито солнечным светом.

За 5 минут до посадки самолета вездеходная партия сообщила, что на плоскогорье видимость нулевая. Но в самый момент посадки погода, с присущим ей коварством, снова начала проясняться, хотя на северном и западном небосклоне все еще громоздились тучи. Усталые и разочарованные летчики поплелись в столовую, чтобы согреться чашкой какао; здесь они рассказывали о том, как приятно было видеть море Росса свободным от льдов; а великий Карбонэ, растянувшись на деревянном столе, сладко дремал на этом жестком ложе и несомненно грезил о радостной минуте, когда прибытие кораблей освободит его от «каторжного» антарктического плена.

После полудня окончательно прояснилось, и Джун поднялся с грузом в 600 литров горючего, чтобы доставить этот запас на склад 120-й мили, находившийся у подножья западной кромки плоскогорья, куда вскоре должны были прийти вездеходы. Мэк-Кормик, сломанная рука которого благополучно зажила, сопровождал Джуна в качестве его помощника. Раусон и Петерсен были в своих обычных ролях навигатора и радиста.

Полет состоялся без приключений. У пояса трещин Джун тщательно высмотрел посадочную площадку, но посадка все же сопровождалась чувствительными толчками из-за высоких острых заструг. Далее самолет совершил пробег по грунту до склада 120-й мили, где летчики и выгрузили баллоны.

Во время этого полета на Джуна, Раусона и Петерсена сильное впечатление произвело то, что с воздуха они увидели, как много замаскированных трещин они пересекли во время своего вездеходного путешествия на восток. 20-мильный участок между горами Рокфеллера и 120-й милей, казавшийся вполне надежным, буквально кишел скрытыми пропастями, о которых в то время они и не подозревали. Было прямо чудом, что вездеход тогда проскочил через единственную лазейку среди бесчисленных ловушек.

Самолет возвратился в Маленькую Америку после 5 часов вечера.

## III

И вот потянулись томительные дни ожидания, угрюмые серые дни тумана и снегопада, внезапно озарявшиеся проблесками солнца. В эти дни мы словно балансировали на туго натянутой проволоке, истолковывая результаты подъемов шаров-пилотов и метеорологические сводки полевых партий. Обычно, когда прояснялось над Маленькой Америкой, то в районах полевых партий было безнадежно пасмурно, и наоборот. Ежечасно происходили ложные тревоги, поспешно разогревались моторы, принимались решения и тут же отменялись; а финал почти всегда сводился к тому, что летная бригада брела в столовую и возобновляла прерванную игру в покер (в которой оборотным капиталом с незапамятных времен была одна и та же сумма в 43 доллара и 20 центов, переходившая из рук в руки).

Воздух потеплел, и когда проглядывало солнце, мы чувствовали себя прогретыми до костей. Но лето принесло и свои неприятности. Лучистая теплота вызывала таяние вокруг каждого деревянного или металлического предмета. Всевозможный хлам, который всю зиму был погребен в сугробах, теперь появился наружу, подобно скалам, обнажающимся при отливе. Отвратительные мусорные ямы, расположенные с подветреной стороны Маленькой Америки, постепенно вынырнули, оскорбляя взоры и обоняние. На крышах таял снег, и в наших домиках всюду открылись течи, словно на гибнущем корабле. Вода с мелодичным журчанием струилась сквозь потолки и текла куда ей было угодно, минуя желоба и ведра, хитроумно размещенные обитателями подземелья. В столовой мы ели под звонкий аккомпанемент капель, с плеском падавших в жидкий суп, отнюдь не нуждавшийся в дальнейшем разбавлении.

В помещении радиостанции Дэер, Бэлей и Хэтчесон натянули тенты над аппаратурой.

Однажды, в тот самый момент, когда Бэлей подошел к радиотелефону, несколько литров воды, скопившиеся над потолком, прорвались и низверглись в виде душа. Новилл ворчал: «Если вода течет сквозь крышу, это пустяки; но если она хлынула сквозь стены, то пора пустить в ход помпы». Своды из оледенелого снега, образовавшиеся зимой над зданиями, осели и начали давить на крыши всей своей тяжестью; обитатели опасались, что вся махина в один прекрасный момент рухнет им на головы. Время от времени на-

верху слышались зловещий треск и хруст. Чтобы подпереть провисшие потолки, наскоро соорудили крепления из ящиков, бревен и разных других материалов, какие только нашлись под рукой.

Более половины населения Маленькой Америки эвакуировалось наружу: вокруг города выросли целые ряды палаток. Дэер и Стерретт поставили свою палатку на расстоянии целой мили от станции, на высотах барьера, откуда открывался вид на Китовую бухту. Рекламируя этот пункт, чтобы привлечь туда новых поселенцев и превратить его в пригород, они заявляли: «От нас можно первым увидеть прибывающие корабли». Ночной дежурный был раздражен тем, что маршруты его обходов все удлиняются и усложняются; наконец, он предупредил руководителя работ, что не сможет справиться со своими обязанностями, если палатки не перестанут кочевать. Едва он успевал запомнить их местонахождение, как публика перебиралась куда-нибудь дальше, чтобы сбить его с толку.

Все это таяние и размягчение снега являлось не только бытовым неудобством: оно затрудняло обратный путь санным партиям и создавало серьезный риск для самолетов. В полдень 11-го Джун пытался стартовать на «Хорлике» для фотосъемки гор Рокфеллера. Хотя в баках было только 1800 литров горючего, а запас провианта был вдвое меньше обычного, самолету не удалось оторваться от земли. Стояло полное безветрие, чашечки анемометра оставались неподвижными; термометр показывал —4°. К лыжам прилипали комья снега величиной с человеческую голову, и лыжи, вместо того чтобы подняться, зарывались в снег, словно плуги. После двух безуспешных попыток Джун сдался. Теперь для осуществления большого берегового полета требовались еще два условия — легкий ветер для подъема и похолодание для уплотнения снега.

Пока что авиация достигла некоторого триумфа, хотя и не особенно существенного. С сентября месяца, когда наш старый «Фэрчайльд» появился на поверхность, Шлоссбах и его преданные сотрудники, Джонни фон-дер-Вал и Боб Ионг, затеяли какую-то загадочную возню вокруг этого самолета, прячась за прикрывавшим его рваным брезентом. Все прочее население Маленькой Америки уже давно решило, что от Фэрчайльда» не будет толку, — и когда Шлоссбах поклялся, что отремонтирует самолет, это сочли проявлением тихого антарктического помешательства.

Но однажды в декабре, на глазах изумленных зрителей, «Фэрчайльд» появился из-под грязного брезента, словно бабочка из кокона, и под мотором запылало пламя горелки, Шлоссбах, фон-дер-Вал и Йонг с удовлетворенным видом созерцали дело своих рук. Сломанные стойки были сварены, поврежденные нервюры правого крыла сменены, разорванное и обвисшее полотно заплатано и натянуто. После пяти лет, проведенных под снегом, «Фэрчайльд» снова был в полной готовности к полету. Выкарабкавшись на поверхность, я увидел, что весь состав зимовщиков, вплоть до повара, столпился и с мрачным видом совещается о чем-то.

— Что случилось? — спросил я. — Кто-нибудь ранен?

Оказалось, что пока еще нет пострадавших: происходит лишь предварительное заседание аварийной комиссии, обсуждающей печальную участь, которая предстоит командору Шлоссбаху и его летательному аппарату. Надо сказать, что самолет, с его облезлой краской и причудливыми заплатами, выглядел не слишком надежным. Да и сам Шлоссбах мало напоминал бывшего командира лихой эскадрильи боевых гидропланов. Его рыжая борода была нечесана и всклокочена; его одежда скреплена сложной системой приспособлений, состоявших из телеграфной проволоки и пряжек от конской сбруи. Однако мне Шлоссбах внушал полное доверие: если у этого человека штаны держатся на таких необычайных приспособлениях, то у него и самолет, конечно, будет держаться в воздухе!

Шлоссбах эффектно стартовал, треснулся о бугор в конце пробега, оторвался от земли и стал набирать высоту под ликующий скрежет ветхого мотора. Над Маленькой Америкой летчик проделал все пробные эволюции — крутые подъемы и пикирования, резкие виражи, — затем снизился и несколько раз прошел бреющим полетом над барьером, а в заключение совершил безукоризненную посадку на три точки. Аварийная комиссия смиренно признала свою неправоту и, вместо соболезнований, рассыпалась в поздравлениях. Шлоссбах, фон-дер-Вал и Йонг сделались героями дня. С тех пор наш отважный пилот поднимался на «Фэрчайльде» почти во все дни, когда позволяла погода.

12-го мы получили плохие вести от вездеходной партии: машина Хилла выбыла из строя. Демас сообщил, что один шатун пробил картер и цилиндровый блок. Вездеход потерпел крушение сразу же после того, как Брэмхолл и Морган радостно возвестили, что обе машины благополучно перебра-

чись через трещины. Впереди уже не было никаких преград — и вдруг такой сюрприз. До Маленькой Америки им еще оставалось пройти около 173 миль. Водители решили покинуть поврежденный вездеход (разумеется, забрав с него все съемные детали и все горючее) и ехать дальше на одном демасовском № 3.

Остальные партии теперь тоже шли обратно. Радиограмма Блэкберна гласила: «Геологическая работа на окраине полярного плато закончена. Собраны образцы минералов, найдены интересные окаменелости. Сегодня устремляемся к уюту домашнего очага». Сейпл и его спутники возвращались через восточное плоскогорье и уже достигли 214-й мили. Я предложил было, чтобы они свернули со своего пути и отправились на помощь вездеходной партии. Но та вежливо отклонила мое предложение, так как была убеждена, что сможет закончить путешествие собственными силами.

Я все же послал Дэна, Мооди и Суона с 2 упряжками к горам Рокфеллера. Главная задача этой группы заключалась в том, чтобы забрать мотор и приборы с разбитого «Фоккера», но, вместе с тем, на всякий случай полезно было иметь на пути возвращения восточных партий две свежих упряжки, тем более что у Сейпла запас собачьего корма уже приходил к концу.

Подводя итоги нашей деятельности, мы имели полное основание торжествовать. Все намеченные полевые работы были успешно выполнены, научные исследования в окрестностях Маленькой Америки велись бесперебойно, достигнутые результаты превзошли все наши чаяния — и при этом ни одного несчастного случая! И все же я не мог отделаться от ощущения, что наше благополучие висит на волоске — ведь в этот период малейшая неполадка еще могла погубить все.

Днем 15 декабря солнце прожгло пелену тумана, и за ней открылось чистое небо. Шары-пилоты дали благоприятный прогноз. Решено было, что полет состоится, если до вечера погода не изменится к худшему.

К счастью, она не изменилась. Наступило некоторое похолодание, снег сделался плотным и вполне пригодным для старта.

В 7 часов 30 минут вечера, наскоро поужинав, летчики Джун, Боулин, Раусон, Петерсен и Пелтер собрались в путь. Несмотря на тяжелую нагрузку, самолет легко оторвался от земли. Раусон взял курс к пункту Скотта.

Опять я оставался дома и лишь по радио следил за продвижением самолета — передо мной была карта, и я отмечал на ней местонахождение «Хорлика» на основании данных, которые мне то и дело сообщал Дэср, дежуривший в соседней комнате. Во время пауз я садился за шахматную доску и продолжал начатую партию с Хэтчесоном.

Около половины девятого самолет прошел на высоте 2000 метров над нунатаком Скотта, описав круг для аэрофотосъемки. Затем летчики направились через горловину бухты Зульцбергера. Видно было, что ее шельфовый лед, подвергшийся сильному сжатию, образовал колоссальные нагромождения.

За полетом «Хорлика» я следил с немалым беспокойством. Ведь даже теперь, когда цель была так близка, злобные духи бурь, от начала времен стерегущие это побережье, могли вынудить самолет повернуть обратно. За время наших двух экспедиций это была восемнадцатая атака, предпринятая нами в восточном направлении.

В 9 часов 40 минут (как раз в тот момент, когда Хэтчесон почти запер моего короля между ладьей и двумя пешками) Петерсен сообщил, что впереди, от моря до вершин Эдсела Форда тянутся низко нависшие кучевые облака.

Джун решил подняться. На высоте 2500 метров самолет выбрался из первого слоя облаков, но на уровне 3000 метров оказался второй, а на 3900 метров третий. К 10 часам летчики достигли высоты в 4000 метров, продолжая лететь над морем Росса, а затем направились к горам Фосдика. Внизу все было затянуто тучами, и лишь через редкие просветы иногда показывались скалистые вершины, задрапированные снегами.

Видимость все ухудшалась. К половине двенадцатого «Уиллиам Хорлик» попал в густой туман. Поднявшись до 4200 метров, он вынырнул из него, но впереди появилось громадное скопление зловещих черных туч, высота которого, по мнению Джуна, доходила до 7500 метров. Джун и Боулин с минуту совещались, стоит ли пробовать прорваться сквозь этот заслон, но пришли к выводу, что это было бы бесцельно. Оставалось признать себя побежденными и повернуть обратно.

Тут им пришлось пережить драматический момент. Как раз в то время, когда они врезались в облака, иссякло содержимое правого бака. Прежде чем Боулин успел переключиться на другой бак, моторы остыли, и зажигание прекра-

тилось. Самолет стал быстро терять высоту. Вынужденная посадка на гористое побережье была бы гибельна. Кругом, на расстоянии 100 миль, не было ни одной ровной посадочной площадки. Летчики принялись усердно няньчиться с моторами; в левом скоро восстановился ритм, но правый удалось урезонить лишь через несколько минут. Понять чувства, испытываемые в такие мгновения, способен лишь тот, кто сам изведал нечто подобное.

Около этого времени в Маленькой Америке Кэйк заглянул в помещение радиостанции. «Не пугайтесь, — сказал он, — когда услышите выстрел». То настал смертный час для Клондейк. На месте, отмороженном зимой, у нее образовалась ужасная язва: лечение не помогало, и доктор Нотаро наконец посоветовал прикончить несчастное животное. Мне кажется, у Кэйка на глазах были слезы. «Много коров я спровадил, адмирал, — смущенно сознался он, — и это меня нисколько не трогало. А вот к ней я, можно сказать, здорово привязался».

Прорезая тучи, самолет обогнул с запада передовую цепь Эдсела Форда, причем Пелтер использовал брешь, открывшуюся в тучах, и при свете полуночного солнца заснял эти горы под новым углом. Затем Джун направился к Маленькой Америке и в 3 часа 20 минут утра благополучно совершил посадку.

## IV

Этим полетом фактически закончились географические исследования, предпринятые второй экспедицией. Пасмурный период установился всерьез. С этих пор авиация пробавлялась редкими и кратковременными проблесками сносной погоды, содействуя сейсмическим работам Поултера и производя фоторазведки в окрестностях станции.

Теперь уже не было лихорадочной спешки, происходившей при сборах в дальние полеты.

Жизнь Маленькой Америки мирно покатилась по привычным рельсам.

18-го вездеходную партию постигло новое злоключение. Ее последняя машина — № 3 — забастовала в 150 милях от Маленькой Америки. По сообщению Демаса, требовались новые поршневые кольца и инструменты для притирки клапанов. Мы собрали запасные части и хотели было отправить на самолете, но из-за неблагоприятной погоды пришлось отка-

заться от этого намерения; Блэку и Ронне было поручено произвести доставку санным способом.

19-го радио принесло радостную весть — лейтенант Инглин сообщил, что оба корабля отремонтированы и готовы итти на юг. Мы тотчас же приступили к разработке плана эвакуации Маленькой Америки. Предполагалось, что «Бэр» направится к нам около 1 января, а «Рупперт» выйдет неделп на две позже. Если позволят обстоятельства, «Бэр» будет итти, придерживаясь западного побережья моря Росса, чтобы продолжить океанографические исследования, столь успешно начатые во время прошлого плавания.

20 декабря Блэк и Ронне отправились со своими упряжками к стоянке застрявшего вездехода. В Маленькой Америке осталось всего 16 собак. 9 из них находились в распоряжении Поултера для сейсмических поездок, а остальными по мере надобности пользовались биологи. До сих пор мы располагали для общих надобностей станции одной хорошей упряжкой. Но часть собак погибла в междоусобной грызне, а других мобилизовали для различных специальных целей, и под конец налицо имелось лишь одно несчастное, одинокое существо, носившее кличку Фрэйдей. Но вскоре и Фрэйдей приказал долго жить, и Инпес-Тейлор вывесил печальный некролог: «Последний представитель лагерной упряжки скончался. Погребение будет совершено с отданием всех воинских почестей».

Оттепель продолжалась. Шел мокрый снег. Крыши домов протекали все сильней и сильней. В каждом помещении пол был уставлен всевозможными посудинами — кастрюлями, чанами, жестянками из-под консервов, — улавливающими назойливые капли. По словам Стерретта, опорожнять эту посуду ему приходилось не чаще раза в месяц, так как почти всегда кто-нибудь спотыкался и опрокидывал ее, прежде чем она успевала наполниться.

Рождество совпало с затишьем после сильной вьюги. Праздник был отмечен по всем правилам. Столовую декорировали флагами, блестками и елочными украшениями, которые Абеле извлек из своего тайника. Кастрюли и котлы были начищены до сверкания, а длинные столы выскоблены до безупречной белизны. Карбонэ, наряженный в шикарный новый фартук и поварскую шапочку из белой парусины, председательствовал за пиршеством и весело горланил рождественские песни, прерывая их внезапными проклятиями, когда ему за шиворот попадала струйка ледяной

воды с потолка. Из-под небольшого глетчера, образовавшегося на давно упраздненном мясном складе. Новилл случайно извлек четверть бычьей туши; Карбонэ назвал ее «последним из могикан». Эту мерзлую глыбу, твердую и побелевшую, торжественно внесли в кухню; там она в течение 2 дней оттаивала над плитой, а Карбонэ зорко караулил, чтобы лучшие ломти не исчезли, когда он отвернется. Великим праздничным сюрпризом оказалось внезапное обнаружение ящика хереса, затерянного 10 месяцев тому назад.

В итоге получилось следующее меню: суп а-ля Китовая бухта (кстати сказать, его можно приготовить из чего угодно, начиная от тюленины и кончая планктоном), жаркое а-ля Карбонэ (настолько вкусное, что первая очередь пересердствовала, и второй пришлось утешаться воспоминаниями), мансовое пюре, тушеный картофель, брусничный соус, яблочное пюре и сливочное мороженое (непосредственно смешанное с чистым снегом, согласно новейшему изобретению профессора Поултера), а в заключение — херес.

Тем временем главные полевые партии устроили стоянку и угостились бифштексами, которые, в предвидении этого дня, были припрятаны среди провианта, взятого с собою при отъезде, то есть еще в октябре.

К концу декабря мы могли с удовлетворением подвести итоги нашей работы. Геологическая партия уже сошла с ледников полярного плато и направлялась домой через барьер. Дэн, Мооди и Суон забрали с гор Рокфеллера мотор «Фоккера» и везли его на станцию. Роппе и Блэк 29-го доставили мотористам запасные части, и через сутки вездеход снова был в пути. А днем 30-го партия Сейпла прибыла в Маленькую Америку, закончив путешествие в 862 мили, продолжавшееся 77 суток и единственное в своем роде среди полярных путешествий: впервые наземная партия обследовала сушу, открытую самолетом.

Обветренные лица четырех путников — Сейпла, Уэда, Кореи и Стэнклифа — приобрели цвет красного дерева. Роелые молодцы Сейпл и Уэд очень осунулись. Собаки основательно изголодались: при виде тюленьего костяка они пришли в неистовство. По словам Сейпла, у него на санях оставалось меньше однодневной порции собачьего корма.

Главные достижения партии Сейпла можно разделить на 3 категории: геологическую, ботаническую и биологическую. Сверх того, были произведены метеорологические и магнитные наблюдения и собраны многочисленные образцы асепти-

ческого снега и минеральной пыли для бактериологического анализа.

Геологические выводы Уэда, конечно, нуждаются в подтверждении дальнейшими данными. Пока можно констатировать, что горы на Земле Мари Бэрд расположены на гипотетической оси складчатости, простирающейся от Андов до Новой Зеландии, но по химическому составу минеральных пород они не сходны ни с Андами, ни с горами Земли Греэма: последние принадлежат к атлантическому типу, тогда как горы Земли Мари Бэрд, несомненно, являются тихоокеанскими; вместе с тем они, повидимому, не родственны антарктическому массиву, возвышающемуся на Южной Земле Виктории.

Биологические открытия Сейпла были, пожалуй, более эффектны. Бродя по этим вершинам, на которые еще никогда не ступала нога человека, он нашел свыше двух дюжин разновидностей мхов и лишайников. В кусочках льда, взятых из замерзших луж на горах Эдсела Форда и с великими трудами привезенных на санях за сотни миль в Маленькую Америку, были обнаружены под микроскопом мириады мельчайших организмов — инфузорий, коловраток и различных водорослей. На трех из обследованных пиков были найдены гнездовья глупышей и чаек.

Чтобы понять все значение этих открытий, надо учесть общую бедность антарктической флоры и фауны. По сравнению с Арктикой, в которой имеются «свыше 400 видов цветковых растений, наземные птицы, карибу, мускусные быки, полярные хищники грызуны»,[1] Антарктика может считаться безжизненной. Вблизи от пингвиньих гнездовий были найдены «клещи, низшие насекомые — коллембола и бескрылая муха хирономид, немногие коловратки и два-три вида простейших во мхах».[2] Единственной разновидностью насекомых, сколько-нибудь широко распространенной в Антарктике, повидимому, являются тюленьи паразиты.[3] Наземных млекопитающих здесь не существует. Чисто антарктическими птицами можно назвать лишь чайку, гигантского буревестника, королевского и аделийского пингвинов, но и те встречаются почти исключительно в прибрежной зоне. Вдали от

[1] Р. К. Мерфи, Антарктическая зоогеография. Problems of Polar Research.

[2] Там же, стр. 364.

[3] Там же.

побережья наши полевые партии видели птиц лишь изредка, в летние месяцы; в остальное время здесь не видно и не слышно ни одного живого существа.

Столь же бедна растительная жизнь материка. Нам известны только мхи, лишайники и плесень, которые местами цепляются за обнажённые скалы и, пробуждаясь летом на несколько недель, быстро совершают все свои жизненные процессы, а затем в течение долгих месяцев пребывают в состоянии анабиоза, при температурах, доходящих до 60° холода. Кроме того, имеются немногочисленные пресноводные водоросли и микроскопические растения, существующие лишь во льду и в снегу. Впрочем, несмотря на свою скудость и изнуренность, антарктическая флора отличается отвагой. Так, например, спутники Шэклтона обнаружили на горных склонах некоторые лишайники на высоте 1200 метров, а геологическая партия моей первой экспедиции нашла лишайники на горе Нансена, в цепи Королевы Мод; это были единственные представители живой природы, встреченные так близко от Южного полюса.

Мы пока еще не могли сказать, имеются ли в числе находок Сейпла какие-нибудь новые виды. Во всяком случае обнаружение сравнительно обильной жизни на таких высоких широтах (77—78) являлось достаточно неожиданным. Для меня лично одним из самых увлекательных моментов второй экспедиции был тот, когда по возвращении партии Сейпла Перкинс пригласил меня в «Дворец науки» посмотреть на некоторые из доставленных образцов. В комнатном тепле таяли кусочки льда, вырубленные в свое время из застывших синих луж мерзлого ила у отступившего глетчера, под грудой пепла у подножья потухшего вулкана или среди помета на гнездовье чаек. На предметном стекле микроскопа капля талой воды подвергалась чудесной метаморфозе; очутившись в поле зрения, казавшемся серебристой равниной, она внезапно превращалась в суетливейший мирок, где мириады самоуверенных, поразительно проворных существ копошились и боролись за жизнь среди скоплений растительной материи, окрашенных в ржавый цвет и разбросанных словно осенние листья; тут проявлялись обычные цепкость и упорство организмов, обреченных на прозябание в неблагоприятных условиях.

На всем земном шаре едва ли найдется место, где мертвая природа была бы столь враждебна к живой: земля погребена под сотнями метров льда, и единственными убежищами

остаются скалистые выступы; летом почти непрерывное пасмурное небо ослабляет солнечный свет, а температура даже в середине лета значительно ниже нуля. Именно этим, а не суровостью зимы, объясняется скудость растительности в Антарктике и сравнительное обилие ее в Арктике, где лето гораздо теплее.

Весьма интересным и загадочным является вопрос, как появились эти мхи и лишайники на антарктическом материке и притом в 50—100 милях от побережья. От главных масс суши южного полушария Антарктика со всех сторон отделена не менее чем пятью сотнями миль самого бурного из всех океанов. Ближайшая суша, которая могла бы служить «мостом» для распространения растений, происходящих из более умеренных поясов, отстоит от гор Эдсела Форда более чем на 1000 миль. Наука до сих пор не смогла удовлетворительно истолковать распределение антарктической флоры. Полагают, что она возникла после ледникового периода, так как последний грандиозный натиск льдов должен был бесследно уничтожить всякую растительность. Чтобы объяснить ее возрождение, были созданы сложные теории о прежних «мостах» суши, соединявших Антарктику с Австралией, Новой Зеландией и Южной Америкой (ископаемые остатки показали, что до нашествия льдов Антарктика обладала обильной флорой, во многом сходной с нынешней растительностью вышеназванных земель).

Согласно другой теории антарктические мхи и лишайники размножились из спор, принесенных воздушными потоками или же перелетными птицами. Разумеется, все это лишь гипотезы.

## V

Рассказывая о своем путешествии, Сейпл и его спутники сообщили, что трудности были не очень велики. Конечно, на долю партии выпало изрядное количество туманов, трещин и обычных путевых невзгод, но благодаря тому, что маршрут пролегал сравнительно близко от побережья, здесь не было таких морозов, какие пришлось вытерпеть другим партиям. Из 27 собак погибли только 3, причем одна — от истощения, другая от ран, полученных в драке, а третья ночью задохлась на привязи, запутавшись в веревках.

Во время пребывания в районе горы Грэс Мэк-Киплей произошел следующий случай. Корей и Стэнклиф взбирались

на крутой склон, чтобы произвести фотосъемку, причем Корей шел немного впереди. Окончив фотографирование, Стэнклиф что-то сказал Корею, но не получил ответа. Он оглянулся и увидел, что его спутник исчез. Метров на двести ниже по склону торчала одна из лыжных палок Корея. Ужаснувшийся Стэнклиф счел его погибшим и принялся искать путь для быстрого спуска. Вдруг Корей выглянул из-за какой-то глыбы и крикнул, что он невредим. Как далеко он скатился, видно из того, что Стэнклифу понадобилось около часа, чтобы до него добраться. По словам Корея, он поскользнулся на гладком льду и в следующий момент уже летел кувырком, цепляясь за камни, чтобы замедлить падение. Можно считать прямо чудом, что он отделался лишь ушибами тела и повреждением одной косточки запястья.

После унылого однообразия барьера Земля Мари Бэрд произвела на путников неизгладимое, чарующее впечатление. В редкие солнечные дни красота этой местности сама по себе могла вознаградить за все лишения. Серый и розовый гранит чередовался с черными взбросами, сверкающими снегами, голубыми прослойками льда; на темных скалах выделялись пятна белых лишайников: сквозь багряные лишайники струились ручейки талой воды, и казалось, что с утесов течет красное вино.

Было много признаков отступания льдов. Встречались многочисленные морены. На горе Рна, согласно определению Сейпла, глетчеры отступили почти на 600 метров; склоны, освободившиеся из-под льда, были гладко обточены и отполированы.

Возле этой горы Сейпл 23 ноября разделил свою партию на 3 группы, чтобы успеть обследовать большее пространство. Сам он и Корей направились к горам Фосдика, а Уэйд и Стэнклиф пошли вдоль передовой цепи гор, в сторону побережья. Путешественники условились встретиться 5 декабря у склада, устроенного к югу от гор Хейпеса.

Через три дня после того, как они расстались с Сейплом, Уэд и Стэнклиф в густом тумане огибали гору Саундерса. Так как груз был не тяжел, оба ехали на санях. Внезапно сани нырнули; в тот же миг оба путника инстинктивно спрыгнули с них в противоположные стороны и ползком выбрались на края открывшейся трещины. Когда они поднялись на ноги, сани уже скрылись в проломе, а собаки лежали на животе и цеплялись, чтобы тяжесть, повисшая на упряжи, не увлекла их в пропасть.

Люди осторожно заглянули вниз. На глубине около 15 метров виднелся снеговой выступ, над которым покачивались сани, а ниже трещина была бездонной и настолько расширялась, что могла бы свободно поглотить всю упряжку. В числе груза, привязанного к саням, находилось все снаряжение, провиант, приборы и единственный радиоаппарат. Вытаскивать сани, ухватившись за упряжь, было бы слишком тяжело. Требовалось сначала произвести разгрузку, хотя это было весьма трудно и опасно.

К счастью, Уэд имел при себе альпийскую веревку. Стэнклиф, более легкого веса, чем Уэд, предложил спуститься на веревке и подавать снаряжение наверх. Уэд остался наверху и служил «якорем».

Вися на веревке, Стэнклиф осторожно развязал завязки брезентового чехла, извлек и подал Уэду палатку, пищу, оба спальных мешка и бо́льшую часть радиоаппаратуры. Но вдруг он покачнулся на веревке и на секунду упустил края чехла; тот распахнулся, и остальное его содержимое — собачий корм, одежда, запасные части радиоаппарата и подшипниковый щит ручного генератора — посыпались вниз, на снеговой выступ.

Волей-неволей приходилось слезть туда. Когда облегченные сани были извлечены, Стэнклиф спустился на 15 метров. Веревка еле достала до выступа. Здесь Стэнклиф поднял и привязал к спущенному сверху тонкому тросу подшипниковый щит генератора и 25 пачек собачьего пеммикана. Часть одежды, запасная радиоаппаратура и 65 пачек пеммикана (пятидневная порция) пролетели мимо выступа и безвозвратно исчезли в пропасти.

Из-за потери пеммикана пришлось немедленно ретироваться к складу, устроенному у гор Хейнеса. Таким образом, деятельность группы Уэда преждевременно затормозилась. Но в ожидании второй группы Уэд обследовал горы Хейнеса и на одной из них обнаружил свинцовый блеск, что позволяло предполагать присутствие серебра, цинка и меди.

Тем временем Сейпл и Корей добрались до центральных гор Фосдика. Отсюда они увидели на востоке темный пик, который, к их удивлению, оказался потухшим вулканом. Полуразрушенный колоссальный конус с одной стороны обрывался почти вертикально; в его изломе черные полосы застывшей лавы были испещрены мерцающими скоплениями оливково-зеленых кристаллов. За возвышенностью в подветренном направлении тянулись на целую милю груды вулка-

нического пепла, похожие на «кучи угля, выгруженные из вагонов и сваленные вдоль железнодорожной насыпи».

28 ноября во время стоянки на леднике разразилась пурга, которая продолжалась три дня. В твердый гладкий лед невозможно было воткнуть шесты палаток, а потому пришлось привязать один край палатки к саням, повернув их передним концом против ветра и нагрузив камнями. Несмотря на это, нарты дергались, и палатка несколько раз опрокидывалась. В разгар шторма слышно было, как подхваченные ветром камни со свистом пролетали над палаткой. Путники больше всего опасались, что, отправившись на поиски образцов, они будут подхвачены шквалом и скатятся с ледника. На этом льду, скользком, как паркет бального зала, и при ветре такой силы не спасала даже горная обувь с шипами на подошвах. Но даже и в этой негостеприимной местности Сейпл ухитрился вырубить кусочки льда с образцами коловраток и микроскопических водорослей.

На обратном пути со второй группой случилось то же, что и с первой: сани с привязанным к ним снаряжением и провиантом провалились и повисли в трещине. Подобно Стэнклифу, Корей спустился на веревке, и в результате пяти часов напряженной работы удалось спасти груз. Пропали только пятидневный запас провианта, секундомер и бо́льшая часть посуды. В дальнейшем приходилось поочередно пользоваться одной чашкой и ложкой.

Возле горы Саундерса исследователи нашли в котловине ледяное озеро, подтаявшее по краям от тепла, излучаемого каменными берегами. Здесь виднелся толстый слой птичьего помета. На снегу были свежие следы птичьих лап. С полдюжины чаек появились неизвестно откуда и летали над головой путников. По словам Сейпла, общий вид озера показывал, что оно служит гнездовьем для чаек уже много лет.

5 декабря Корей и Сейпл встретились с Уэдом и Стэнклифом у гор Хейнеса. На следующий день объединившаяся партия выступила в Маленькую Америку. Этот переход прошел благополучно, за исключением того, что мягкий снег ужасно затруднял передвижение, а для собак нехватало корма. 18-го нагнали вездеходную партию, а затем ненадолго отклонились к горам Рокфеллера, чтобы собрать там геологические и биологические образцы для сравнения с найденными на горах Эдсела Форда. При этом на одной из вершин горы Хелен Вашингтон путешественники видели гнездовье, над которым летали тысячи белых и пестрых буревестников.

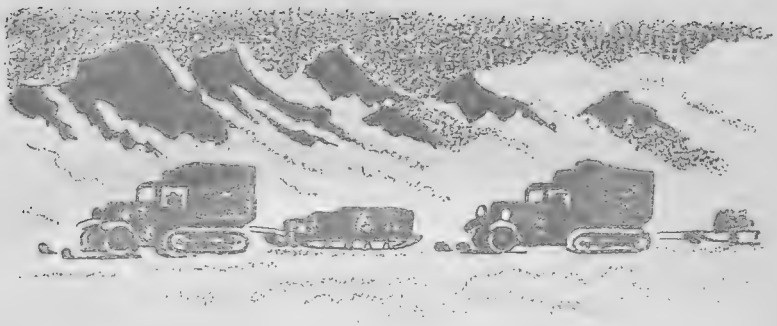
Одну самку нашли в гнезде спокойно высиживавшей яйцо, которое равнялось половине ее собственной величины.

Вблизи гор партия Сейпла встретила Дэна, Мооди и Суона, шедших забрать мотор с «Фоккера». Вскоре после того они разминулись с Ронне и Блэком, направлявшимися к вездеходу. «На восточной трассе, — заметил Стэнклиф, — теперь почти так же людно, как на Бродвэе!

## VI

Незадолго до возвращения партии Сейпла наш страстный биолог Перкинс достиг своей цели в Китовой бухте. После безуспешных попыток пробить дыру во льду взрывом динамита, добыть воду из трещин насосом через длинный шланг или даже выманить планктон на поверхность кусочками тюленины он, наконец, ухитрился погрузить свою планктонную сеть сквозь слои льда в глубинные воды бухты.

Это был его первый улов с 15 июня минувшего года.



*Глава XVII*

## ФИНАЛ ПОЛЕВЫХ РАБОТ

### I

1 января 1935 года «Бэр оф Оклэнд», отремонтированный и пополнивший свои запасы угля, вышел из Дунедина. Помимо наших старых знакомых, на борту находился геофизик Гленн Брайан, предпринявший путешествие в 20 000 миль, чтобы в течение двух недель ознакомиться с нашими методами сейсмических промеров.

В Маленькой Америке канун Нового года прошел мирно и ознаменовался лишь полетами «Хорлика» и «Фэрчайльда». Первый, под командой Боулина, произвел последнюю отважную, но безуспешную попытку пробиться сквозь туман к горам Эдсела Форда, а второй, под управлением Смита, посетил горы Рокфеллера для целей аэрофотосъемки.

Возле бухты Вер-сюр-мер Перкинс нашел и обозначил вехами новый путь, длиной около полумили, по которому мог бы пройти наш транспорт при погрузке на суда. Дорога вилась среди торосов, мимо белоснежных гор с яркосиними пещерами, мерцающими ледяными иглами и снежными обелисками; на подъемах взору открывались изумрудные утесы барьера и дымка, стелющаяся над морем Росса. Дорога была самой красивой на свете, но сумеем ли мы ею воспользоваться, должно было показать состояние льдов в Китовой бухте ко времени прибытия кораблей. Во всяком случае наш прежний путь был совершенно разрушен сжатием.

## II

В 4 часа утра 2 января, сквозь метель и густой туман, вездеход № 3 дотащился до Маленькой Америки собственными силами; итак, его команда сдержала свою клятву, несмотря на то, что машина была почти при последнем издыхании. На последние 28 миль 815-мильного путешествия водители затратили 11 часов. Один клапан сломался, один цилиндр не действовал, один шатунный подшипник перегорел; поршни, как утверждал Хилл, то и дело стучали в цилиндрах; весь раствор, предотвращающий замерзание радиатора, был израсходован. Почти ежечасно приходилось останавливаться, чтобы набивать снег в радиатор и на перегревающийся картер задней оси.

В момент прибытия вездехода бодрствовал только ночной дежурный, которым на этот раз был Левисон. Он не верил своим глазам, когда из тумана вынырнула, словно призрак, неуклюжая колымага с грубо сколоченной, уродливой кабиной, волоча за собою тяжело нагруженные сани.

Первым соскочил на землю Уэйт.

— Надо полагать, вы — доктор Ливингстон?[1] — с лукавой усмешкой обратился к нему дежурный.

— Ох, дружище! — воскликнул Уэйт с глубоким вздохом облегчения, расправляя мускулы. — Поверь мне — автострада в Антарктике еще очень далека от совершенства. Но все же мы пробились...

Так закончилось путешествие, беспримерное в летописях полярных стран.

В отличие от участников санных партий, которые по возвращении имели такой же чистый вид, как при отъезде, команда вездеходов была вся вымазана маслом и копотью. Возня с моторами, конечно, не прошла бесследно.

Брэмхолл, Хилл и Уэйт выглядели превосходно, но Демас был бледен и казался нездоровым. Морган отсутствовал; после того как посланные запасные части были доставлены мотористами, он взял с собою Блэка и Ронне в небольшую геологическую экскурсию на горы Рокфеллера.

---

[1] Фраза, с которой Стэнли обратился к Ливингстону, найденному им в дебрях Африки. Намек дежурного означает, что у вездеходной партии такой же неблестящий вид, какой был тогда у отряда Ливингстона. *(Прим. перев.)*

Научные результаты вездеходного путешествия, конечно, еще требовали основательной обработки. Пока что можно было отметить лишь следующее:

Исследования земного магнетизма, произведенные Брэмхоллом, показали, что существующие карты изогон для южных полярных областей, хотя и составленные на основании весьма скудных прежних данных, в общем все же правильны; требуется лишь сместить изогоны на 2—3° долготы. Вблизи от гор Эдсела Форда Брэмхолл обнаружил признаки местной аномалии, вероятно обусловленной присутствием металла.

О выводах сейсмических промеров, произведенных Морганом, уж было сказано выше, в связи с проблемой «Ледяного пролива». На восточном плоскогорье толщина льда оказалась весьма различной, но весь он был расположен значительно выше уровня моря, и при высоте поверхности в 600—900 метров толщина льда, согласно предварительным вычислениям, составляла, соответственно, 300—600 метров.

Настойчивость и методичность, с которой работали оба ученых, заслуживают особой похвалы. В течение всей своей Одиссеи, ожечасно наталкиваясь на всевозможные топографические и механические трудности, странствуя в любое время суток и в любую погоду, они все же действовали планомерно. Через каждые 25—50 миль путешественники останавливались для научных наблюдений. Брэмхолл ставил свою специальную палатку для магнитных приборов; на каждой стоянке географическое положение и азимут определялись по теодолиту. Магнитные наблюдения обычно продолжались не менее четырех часов, причем Уэйт ассистировал, записывая результаты; а в те дни, когда туман или вьюга заставляли прервать путешествие, Брэмхолл целыми часами лежал в своем спальном мешке, погруженный в бесконечные вычисления.

Пока Брэмхолл производил на стоянках магнитные исследования, Морган готовился к сейсмическим промерам, причем ему всегда помогали Демас и Хилл. Приходилось немало трудиться. Отмеряли линию и обозначали ее флажками, извлекали и монтировали катушки с запальными и регистрирующими кабелями; зажигали примусы и горелки, чтобы растопить снег и получить воду; выкапывали или выпиливали отверстия для четырех сейсмографов, отстоявшие одно от другого на 50—75 метров, и замораживали в них сейсмографы, поливая их водой; располагали заряд тротила в открытых отверстиях, или в шпурах, на глубине в 1—2 метра. Аппара-

тура Моргана была установлена на скамейке в кабине вездехода, куда из-за тесноты еле можно было протиснуться. Когда раздавался возглас: «Все готово», Демас вдвигал плунжер ручного запального приспособления, и происходил взрыв, выбрасывавший целый гейзер снега.

Чтобы выполнить все необходимые операции, Моргану требовалось от 8 до 15 часов на каждой стоянке. Иной раз он взрывал целую дюжину зарядов, прежде чем удавалось получить отчетливые отражения. Записи он проявлял тут же на месте, после третьего или четвертого взрыва; благодаря этому, если требовалась новая серия промеров, то при повторных взрывах можно было менять заряды, не устанавливая приборы заново. Проявление он производил в «кухонной» палатке, растапливая снег на горелке, чтобы получить воду. При сильных морозах гипосульфит и вода часто замерзали, что было весьма нежелательно, так как отогревание раствора вредило четкости отпечатков.

Кроме того, в мороз теряли гибкость резиновые оболочки запальных и регистрирующих кабелей; при температуре ниже 30° холода сухие батареи, питавшие аноды и цепи накала усилителей, замерзали и требовали отогревания на примусе. Но даже то незначительное количество тепла, которое при этом поступало в воздух, приводило к образованию кристаллов инея на приборах с металлическими деталями, как, например, гальванометры, и в результате происходило рассеяние света. По словам Моргана, до декабрьского потепления, позволившего обходиться без подогрева батарей, при промерах почти невозможно было получить удовлетворительные результаты, поскольку время работы было ограничено.

## III

История путешествия вездеходов в общих чертах уже известна читателю. Это была целая сага, в которой чередовались атаки и отступления, туманы и вьюги, рискованные разведки среди трещин, как бы притаившихся в засадах, и непрестанная утомительная возня с «железными конями». Уэйт рассказывал, что при первых «провалах» машины он буквально застывал от ужаса. Но впоследствии, когда проламывание «мостов» сделалось обыденным явлением (был день, когда проломили 60 малых мостов), мотористы вполне привыкли к нему; возглас «Проломилось!» означал лишь, что надо быстро спрыгнуть вбок.

О трудностях, вызванных неполадками механизмов, можно судить по случайному упоминанию Демаса о том, что ему 8 раз пришлось снимать картеры моторов, чтобы вынимать подшипники и т. п.; однажды эту работу выполняли при температуре в —44°, причем мотористы в течение 8 часов лежали под машиной на разостланном куске брезента и греясь у паяльной лампы. Демас и Хилл с глубоким уважением отзывались о своих вездеходах, так долго выдерживавших тяжелую нагрузку (по 3½ тонны на каждую машину при мощности всего в 22 лошадиных силы) и длительное движение малой скоростью по непроторенному пути, в глубоком рыхлом снегу или через калечащие трещины.

Машина № 2 выбыла из строя при следующих обстоятельствах: 11 декабря вездеходы медленно пробирались через лабиринт трещин, у кромки восточного плоскогорья. Неожиданно они оказались перед такой трещиной, которую даже не склонный к преувеличениям, сдержанный Брэмхолл описывал следующими словами: «Она была настолько велика, что могла считаться прабабушкой всех трещин». Там, где перекрытие провалилось, ширина отверстия местами достигала 12 метров; стены были отвесны, а дно пропасти невозможно было разглядеть.

Так как трещину нельзя было обогнуть, то приходилось или повернуть обратно или двигаться напролом. Запасы горючего истощились и не позволяли производить дальние разведки. Поэтому решено было попытаться «перепрыгнуть» на большой скорости. Водители осмотрели машины и привели их в полную готовность.

Первым двинулся Демас. С максимальной скоростью, составлявшей около 10 узлов, вездеход устремился к расщелине. Демас держал одну ногу на акселераторе, а одной рукой держался за предохранительную веревку.

— Около десяти секунд я не дышал, — рассказывал Демас. — Но ничего не случилось. Мы прямо не могли поверить этому — «мост» выдержал.

Тогда они просигнализировали Хиллу, который ждал результатов их попытки. Дав полный газ, Хилл помчался через расщелину. Но в тот миг, когда он уже съезжал с «моста», в моторе послышался страшный лязг расшатавшихся деталей. В двух-трех шагах за трещиной машина остановилась, как вкопанная. Оказалось, что подшипники сдали, и один шатун насквозь пробил картер. Поршень был безнадежно согнут.

Если бы это произошло над расщелиной, № 2 сам вырыл бы себе могилу.

Хотя машина доблестно погибла в полном вооружении, бережливый Демас не оставил ее покоиться в этом виде, а разоружил, насколько было возможно. Он снял поршни, шатуны, карданный вал, муфту, карбюратор и т. д., вплоть до гусениц. Остались лишь оголенное шасси и колонка из пустых бидонов для бензина, как монумент в память вездеходного путешествия по Антарктике. № 3, нагруженный до отказа, один направился дальше, а Уэйт и Хилл поехали на санях.

## IV

Мы возобновили аэрологические полеты, прерванные катастрофой с автожиром. 3 января «Пилгрим» поднялся на высоту 4500 метров, где температура воздуха составляла —30°, тогда как на поверхности земли она равнялась —2°. Чтобы повысить потолок самолета, с него сняли все снаряжение, приготовленное на случай вынужденной посадки (провиант, спальные мешки, палатку и т. д.).

С первых чисел января обитатели станции уже начали упаковывать свои личные вещи, предвидя спешную посадку на суда. Корей и Новилл шарили по всей Маленькой Америке, инвентаризуя экспедиционное имущество, заслуживающее эвакуации. Демас, Бойд, Хилл и Скиннер приводили в порядок вездеход № 1, чтобы доставить с передовой базы домик и приборы, а также привести обратно клетрак, покинутый с марта минувшего года. Демас полагал, что эта последняя машина легко может быть отремонтирована.

Новилл произвел интересный подсчет расстояний, покрытых различными нашими группами по 1 января 1935 года. Авиация налетала свыше 16 700 морских миль, причем одни лишь исследовательские полеты «Уиллиама Хорлика» составили 4670 миль. Вездеходы за все время пребывания на льду прошли около 11 500 миль. Учесть расстояние, пройденное упряжками, не представлялось возможным ввиду бесчисленных пробегов при разгрузке судов и в окрестностях Маленькой Америки.

5 числа Демас, Бойд, Скиннер, Тинглоф и Уэд (последний — в качестве радиста) отправились на вездеходе № 1 к передовой базе; вскоре после этого Дэн, Мооди и Суон доставили с гор Рокфеллера мотор, пропеллер и приборы «Фоккера». Самолет был найден перевернутым, причем мотор так

глубоко вмерз в крепкий синий лед, что вырубание заняло несколько дней. На том месте, где Гулд, Балкен и Джун в 1929 году 12 дней ждали выручки, все еще виднелись следы стоянки: шесты от палатки, лыжные палки, меховая одежда, сгнившая во время оттепелей, коробка безвкусных, выдохшихся папирос, примус, пачки несколько, испортившегося пеммикана. Мотор, хотя и покрытый пятнами ржавчины, оказался в исправности.

Через сутки с гор Рокфеллера прибыли Ронне, Блэк и Морган. Последний был весьма доволен тем, что помимо гранита, найденного Гулдом, он обнаружил там слюдяной порфир.

Тем временем Поултер успешно продолжал свои сейсмические промеры вблизи от Маленькой Америки. Сани он остроумно реконструировал так, что на них помещались камера, усилители, камертоны и батареи. Сейсмографы были расположены на удобной подставке, а запальные и регистрирующие кабели были намотаны на специально монтированные для них катушки. За главными санями двигались двое легких нарт на буксирном канате, с точно отмеренными интервалами, соответствующими размещению зарядов при взрывах. На нартах находились заряды, заготовленные для предстоявших взрывов. Рядом шли на лыжах Блэк и Флеминг. Когда Поултер останавливался, это служило сигналом для обоих спутников: они тут же закладывали заряды в грунт и поочередно взрывали их. Такой порядок давал большую экономию времени и позволял участникам работы обходиться без лишних переговоров. Продолжительность остановки Поултер сократил до 20 минут. Записи он проявлял по возвращении домой.

Караван Поултера, дефилировавший с оранжевыми флажками и со сверкающей аппаратурой, выглядел словно цирковая процессия. Но доктора это нисколько не смущало, и он мчался с видом брандмейстера, спешащего на пожар.

Когда прекратились дальние полеты «Хорлика», Поултер попросил разрешения воспользоваться им, чтобы совершать со своими приборами ускоренные рейсы в намеченные участки промеров. Самолет позволил ему достигать за два-три часа таких пунктов, куда упряжкам пришлось бы итти несколько суток.

В общей сложности наша экспедиция произвела 510 сейсмических промеров, из них 425 выполнил Поултер, а 80 Морган. Свои выводы Поултер резюмировал следующим образом: 1) Маленькая Америка и ее ближайшие окрестности расположены на ледяном пласте толщиной в 70—100 метров, лежа-

щем на воде глубиной в 500—550 метров; 2) к юго-востоку от Маленькой Америки бо́льшая часть барьера лежит на суше; 3) остров Рузвельта возвышается на 300 метров над уровнем моря и покрыт 120-метровым слоем льда; 4) барьер Росса, повидимому, покоится преимущественно на грунте или же удерживается льдами, во многих местах сидящими на грунте.

## V

11 января около 7 часов утра столицу Антарктики облетела долгожданная весть: геологи вернулись! Мы все ринулись наружу и воочию увидели Блэкберна, Рэссела и Пейна, которые в этот момент спокойно привязывали собак. Путники превосходно выглядели, несмотря на то, что совершили 1400-мильный поход, самый дальний за всю экспедицию и непревзойденный даже полетами. За время своего пребывания на краю полярного плато Пейн обзавелся изящнейшими бакенбардами-«котлетками»; если бы он был наряжен в молескиновые брюки и красовался на двухместном велосипеде, то мог бы олицетворять поколение 90-х годов. Честная физиономия Блэкберна была настолько преображена буйной растительностью, что он нам показался типичным разбойничьим атаманом; мы расхохотались, и это вызвало краску смущения на его отмороженных щеках. Один лишь Рэссел нисколько не изменился и глядел все таким же насмешливым взором лукавого чертенка Пэка.[1]

Все трое уверяли, что ночной дежурный сначала не узнал их и, растерянно оглядев, сказал: «Погодите, дайте вспомнить, кто вы такие... Ах, да! Вы — геологическая партия».

Вся станция дивилась, узнав, что Коул, самый свирепый из сибирских псов, предстал перед военнополевым судом у подножья цепи Королевы Мод и был приговорен к смертной казни. «То была расплата за множество старых грехов» — сказал Блэкберн. Героем похода оказался длинноногий вожак Пейна — «Джек, победитель гигантов», который на протяжении всего странствия прокладывал путь для остальных собак и регулировал темп их бега; лучше его не работала ни одна ездовая лайка, отмеченная в летописях санных путешествий. «Джек не уступал человеку» — с гордостью сказал Пейн.

---

[1] Пэк — шаловливый эльф из комедии Шекспира „Сон в летнюю ночь". *(Прим. перев.)*

Главные достижения геологической партии можно подразделить на три группы, а именно на географические, геологические и палеонтологические.

Взобравшись на ледник Торна, участники нашли новый путь через цепь Королевы Мод на полярное плато, причем они обнаружили и нанесли на карту несколько сот новых возвышенностей. Еще важнее было открытие, что большой ледяной поток, который Гулд считал ледником Леверетта, в действительности является невысоким плоскогорьем, простирающимся между полярным плато и Землей Мари Бэрд.

На 87° южной широты и 152°30′ западной долготы на уровне 2700 метров партия находилась в расстоянии 200 миль от полюса. С вершины горы, которую участники назвали горой Уивера, предел их видимости над белоснежными пространствами плато составлял 100 миль от Южного полюса.

На этой высоте, где непрестанные леденящие штормы причиняли людям неимоверные страдания, в трещинах скал были обнаружены зеленые, белые и темносерые лишайники: впервые удалось найти растительную жизнь так близко к Южному полюсу.

На склонах горы Уивера Блэкбери насчитал 15 угольных пластов, чередующихся со сланцами и известняками. На вершине и возле подножья этой горы, то есть всего в 188 милях от полюса, были найдены многочисленные ископаемые остатки растений — отпечатки листьев, целые стебли и даже куски окаменелых древесных стволов диаметром до 15 сантиметров.

Участники собрали и доставили в Маленькую Америку 230 килограммов геологических образцов, представляющих куски пород горной цепи Королевы Мод от уровня барьера до края полярного плато, разбили триангуляционную съемку с 14 точками и произвели фототеодолитную съемку.

Палеонтология Антарктики и связанная с нею древнейшая история этого отдаленного материка являются чрезвычайно увлекательной проблемой. Конечно, решение ее крайне затруднено тем, что бо́льшая часть суши скрыта под толщей льдов. Собранные до сих пор данные весьма скудны, но в общем можно считать доказанным, что шестая часть света в свое время обладала сравнительно мягким и влажным климатом, при котором существовала обильная наземная флора с хорошо развитыми деревьями и с болотной или лесной растительностью, способной образовывать угольные

пласты. Находки Блэкберна явились ценным подтверждением этого и, в частности, показали, что зона распространения древней флоры простиралась далеко на юг и, может быть, доходила до самого полюса.

## VI

За завтраком Рэссел заметил, что если о путешествии их партии будет написана книга, то ее следует озаглавить: «Ветер». Вьюга въелась в их память, словно кислота в пластинку, подвергаемую гравировке. С того времени, как они расстались с вездеходами, пришлось итти навстречу воздушным потокам, которые с упорством пассатов и со скоростью от 10 до 30 метров в секунду низвергались с полярного плато вниз на барьер. Лицо Блэкберна обветрилось настолько, что приобрело окраску сырого бифштекса. В путевом дневнике значилось, что лишь 31 декабря ветер ослабел до 5 метров в секунду, причем по контрасту это казалось «мертвым штилем».

На леднике Торна в узком проходе между каменными стенами гор, образующими как бы воронку, ветер достигал ураганной силы, причиняя людям и собакам ужасные мучения. Путники шли, отворачивая лицо в сторону и пряча его в капюшон малицы; собаки упирались. Некоторые из них обессилели, так что пришлось их пристрелить. В районе горной базы грунт был каменистым, и сани плохо скользили, поэтому дважды в день останавливались, чтобы полить полозья водой.

В области трещин передовые сани Рэссела благополучно прошли по ледяному мосту, но прицепные провалились; работа по их извлечению заняла полчаса. Вскоре после этого провалились 7 передовых собак Пейна и повисли на своей упряжи, но задние собаки рванулись назад и затормозили падение. Пейн спустился на веревке в пролом и поодиночке вытащил животных.

За горной базой участники нашли каменный знак и жестянку с запиской, оставленные партией Гулда в декабре 1929 года. На горе Уивер партия Блэкберна в свою очередь соорудила знак и вложила в него записку.

Итти обратно было гораздо легче, так как путь шел под гору, а ветер сделался попутным. Находясь на середине ледника Торна, геологи впервые встретили нечто живое: здесь, на расстоянии всего 240 миль от полюса, откуда-то появи-

лись две супружеских пары чаек, должно быть совершавших свадебное путешествие.

Птицы, очевидно, были голодны (насколько известно, добыть себе пищу они не могли нигде, кроме побережья): некоторое время они летали над головами путников, а затем боязливо опустились на землю вблизи от собак; те начали бешено рваться с привязи, стремясь добыть свежее мясо. Но этого не удалось сделать ни собакам, ни каюрам, хотя Рэссел и Пейн, которые тоже не прочь были внести разнообразие в свою диэту, швыряли в птиц камнями, пока руки не заболели. Кончилось тем, что чайки взвились и исчезли на севере, вероятно направляясь к побережью и, может быть, к тому гнездовью, которое Сейпл обнаружил на горах Эдсела Форда.

Интересно было бы выяснить маршрут перелетов этих чаек. Возможно, что он простирается от моря Росса до моря Ведделя. Скотт в свое время видел их даже на 87-й широте, в 184 милях от полюса.

На обратном пути через барьер, воспользовавшись попутным ветром, Рэссел и Пейн устроили паруса из разорванной палатки, натянув их на лыжные палки. Полезное действие этих парусов соответствовало работе двух добавочных упряжных собак. Переходы совершались преимущественно по ночам, чтобы солнце было за спиной и не ослепляло глаз. За 16 суток прошли 527 миль, побив рекорд быстроты дальних антарктических санных путешествий. Единственный инцидент на обратном пути заключался в том, что одна из собак Рэссела задохлась в упряжи, когда собаки провалились и повисли в трещине.

В общем геологическая партия блестяще справилась со своими заданиями. Замечательно то, что ни Пейн, ни Рэссел до своей высадки в Маленькой Америке не имели понятия о ремесле каюра. Блэкберну случалось править упряжками во время первой экспедиции, но на этот раз спутники обошлись почти без всякой помощи с его стороны. «Мы настояли на том, — сказал Рэссел, — чтобы он сохранял свой ум неомраченным и всецело предавался геологическим помыслам и созерцаниям».

## VII

Днем 15 января из-за юго-восточного гребня показалась комическая процессия, ползущая, словно гусеница: это были Демас и его эвакуационная бригада возвратившиеся с пере-

Доставка самолета на корабль

довой базы. Помимо того, что они везли разобранный домик, в авангарде находился оживший клетрак, шествовавший собственными силами; а на санях, прицепленных к ситроену, возлежали автосани, воскрешенные из пятилетнего оледенения.

Теперь, за исключением Поултера, Мооди и Блэка, отправившихся на запад в сейсмическую поездку, весь персонал экспедиции снова был в полном сборе.

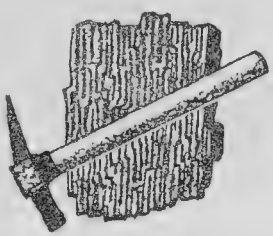
Тем временем «Бэр оф Оклэнд» настойчиво продвигался на юг. 13-го он вошел в море Росса. Вскоре мы получили от лейтенанта Инглиша радиограмму, которая вызвала в Маленькой Америке большое волнение и радость, чем какая бы то ни было весть за весь минувший год:

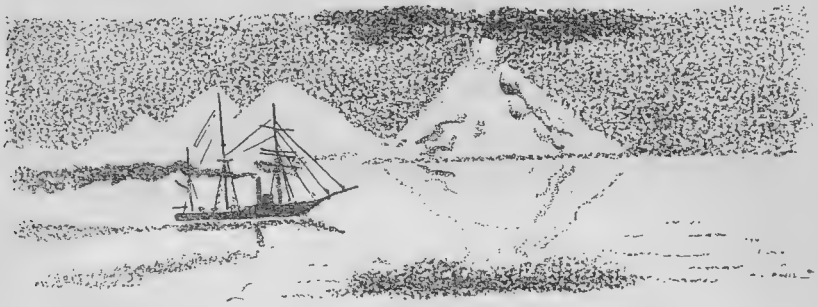
«В течение суток встретили только немногочисленные айсберги и редкие льдины. Сплоченных льдов нигде не видно».

Итак, путь к нам был открыт!

Я немедленно снесся с командованием «Руперта», находившегося в Дунедине, и просил подготовиться к выходу в море. Отплытие состоялось 15-го, причем вернувшийся из Норвегии Ертсен снова вступил в исполнение обязанностей командира корабля.

В Маленькой Америке все пошло вверх дном. Новилл и Корей, со своими бригадами, раскапывали туннели, чтобы извлечь на поверхность неиспользованные запасы. В каждом доме стучали молотки, заколачивая ящики; взбудораженный почти невероятной вестью, что корабль вскоре войдет в Китовую бухту, весь городок закопошился, словно муравейник. В столовой, на щите для объявлений, вывешивались напечатанные крупным шрифтом полуденные и полуночные известия о местонахождении «Бэра», а Карбонэ ежедневно вычеркивал на своем табель-календаре один день остающегося срока «самой длительной каторги за всю его жизнь» (таковы были его подлинные слова).





*Глава XVIII*

## ПРИБЫТИЕ КОРАБЛЕЙ

I

Под начальством лейтенанта Инглиша славный «Бэр оф Оклэнд» заканчивал свой последний рейс в полярных водах. 14 января на горизонте выплыли величественные горы Южной Земли Виктории. Курс был взят к северу от острова Коулман, чтобы дать возможность океанографу Роосу произвести промеры между островом и шельфовым льдом Леди Ньюнэс.

Обширные поля пакового льда, повидимому, недавно взломавшиеся и вынесенные из бухт и заливов, простирались вдоль западного побережья. Стоял чудесный яркий день, и термометр показывал 13° тепла. Однако ночью температура упала, повалил снег, и корабль ощупью пробирался сквозь вьюгу. В полдень 15-го небо очистилось, и вдали показались остров Бофора и мыс Бэрда, северо-западная оконечность острова Росса, а под вечер взорам экипажа открылось одно из самых красивых зрелищ мира — на синих водах моря Росса выстроились мощные вулканы Тэррор, Терра Нова и Эребус. Особенно эффектен был Эребус, действующий вулкан высотой в 4100 метров, обрамленный ледниками и осененный дымовым стягом, развевающимся над вершиной. У подножья Эребуса зимовали в свое время три знаменитых британских антарктических экспедиции. [1]

---

[1] Экспедиции Шэклтона (1908), Скотта (1911—1912) и Макинтоша (1914—1915). *(Прим. ред.)*

От северного побережья острова Росса «Бэр» повернул на восток. У мыса Крозье были произведены под руководством Росса гидрологические работы: взяты образцы донных отложений и пробы воды и определена температура воды на разных глубинах. В полночь 16-го корабль продолжал плавание на восток. В задание рейса входила 460-мильная съемка ледяного барьера Росса между мысом Крозье — западным отрогом ледяного щита — и западным мысом в Китовой бухте. Одновременно с борта судна были сделаны 12 гидрологических станций, и через равные промежутки времени эхолотом измерялись глубины океана.

Структура и движение ледяного барьера Росса с давних пор привлекали к себе внимание ученых. Неразрешенным оставался вопрос: растет ли или уменьшается барьер, то есть уравновешивает ли приток льда от материковых ледников потерю, обусловливаемую отделением от него льда в форме айсбергов?

Со времени открытия барьера Россом в 1841/42 году съемка его производилась лишь дважды: Скоттом в 1902 году и Пенделом в 1911 году. По мнению Скотта, за истекшие 60 лет, с 1842 по 1902 годы, ледяной барьер отступил на 15—20 миль. Это говорило как будто об уменьшении оледенения материка. Однако Шэклтон нашел, что в некоторых точках край барьера движется к морю со скоростью 500 метров в год, а Пенпел доказал, что с 1902 года барьер в большей его части продвинулся к северу в среднем со скоростью около одной мили в год.

Съемка, осуществленная лейтенантом Инглишем в 1935 году, отличалась большей надежностью, чем все предыдущие работы, так как он был снабжен наиболее точными и усовершенствованными приборами. Почти тотчас же он обнаружил заметные перемены, происшедшие с 1911 года. На протяжении первых 150 миль край западной части барьера отодвинулся на 13,8 мили к северу от положения, определенного Пенделом. Значительно изменились и общие контуры барьера.

Прирост льда был ясно виден на всем пути от мыса Крозье до западного мыса протяжением в 460 миль. Наступание барьера равнялось в среднем полумиле в год. За 24 года увеличение площади барьера составляло 6348 квадратных миль.

Днем 18 января корабль вошел в бухту Дисковери, где на борт вступили Поултер, Мооди и Блэк. На следующее утро

«Бэр оф Оклэнд» должен был бросить якорь в Китовой бухте.

## II

В течение многих недель прибытие кораблей и последующая эвакуация и погрузка служили неисчерпаемой темой дискуссий жителей антарктической столицы. Но теперь, когда «Бэр» ожидался с минуты на минуту и «Руппер» следовал по его пятам, надо было перейти от разговора к делу. Каюры отметили флажками несколько маршрутов через полосу сжатия, был сделан тщательный осмотр восточной стены барьера, и Иннес-Тейлор направился на собаках в Китовую бухту, чтобы изучить состояние льда.

Во многих отношениях это была первоначальная проблема наизнанку.

До середины января 1935 года бухта почти не очистилась ото льда. Ровно год назад «Руппер» мог пришвартоваться приблизительно в 3 милях от Маленькой Америки, но теперь кромка льда проходила значительно дальше. Лед был годичный, толщиной около $3^1/_2$ метров, и уже изъеден на порядочном расстоянии от кромки. Достаточно было небольшого волнения, чтобы он разломался на куски. Клинообразные трещины проникали глубоко за восточные и западные границы барьера.

Отмеченные флажками тропы через полосу сжатия представляли собой отвесные, почти что альпийские проходы, неприступные для вездеходов. Даже собачьи упряжки, как только они спускались на припай, с трудом передвигались по отвратительной поверхности, изборожденной расщелинами. Биологи Перкинс, Линдсей и Стерретт, исколесившие бухту вдоль и поперек, рассказывали, что лайки то и дело погружались по грудь в воду.

Перспективы были довольно мрачные. Единственно приемлемый путь в Китовую бухту лежал через залив Элинор Боллинг, в $4^1/_2$ милях к северу от Маленькой Америки, где Иннес-Тейлор нашел пологий спуск вдоль подошвы льда. Сверху тянулась узкая, перекрытая тонким снежным мостом трещина, а у подножья находилась ровная площадка кашеобразного льда. Итак, нам снова предстояла мучительная перевозка грузов—на вездеходах от Маленькой Америки до барьера и на собаках от барьера до кораблей. Впрочем, сознание неизбежных трудностей едва ли могло омрачить

радость, испытываемую зимовщиками. Корабли прибывали, и этого было вполне достаточно, чтобы поднять общее настроение до недосягаемой высоты. Об остальном не стоило и тревожиться.

— Послушайте, товарищи, — заявил Карбонэ за утренним завтраком, — вы мне только укажите, где там корабль стоит, а я вам уж покажу, как до него добраться!

## III

Утром 19 января отдаленный взрыв потряс воздух. «Бэр» пришел! Береговые дозорные, Дэн и Херманн, дали условленный сигнал динамитом.

Последующие события я опишу лишь кратко. Хотя, безопасности ради, мы отобрали небольшую партию под начальством Иннес-Тейлора, поручив ей встретить корабль и доставить на станцию почту, долгожданный звук, огласивший воздух, в мгновение ока опустошил Маленькую Америку.

Из люков, из туннелей, из отдушин, из отверстий, о существовании которых я и не подозревал, неожиданно и одновременно выползли несметные представители человеческого рода, словно непреодолимая сила изгнала их из подземелья. Тропа к северу от станции чернела исследователями, спешившими к кораблю пешком, на лыжах, на собачьих упряжках и на вездеходе. Если бы они с таким же рвением держали путь к неведомому, в Антарктике сегодня не осталось бы ни единой неразрешенной задачи. Повар возглавлял шествие — своего рода современный Моисей, ведущий иудеев через Красное море. Когда же опустилась вечерняя прохлада, нам пришлось отправить за ним делегацию из оставшихся зимовщиков, чтобы мы не погибли пока с голоду в Маленькой Америке. Карбонэ вернулся в кухню, распевая песни, снова глядя на мир сквозь розовые очки и время от времени позволяя себе роскошь икоты, которая вызывала искреннюю зависть у более добродетельной части населения.

Лейтенант Инглиш пришвартовался приблизительно в 7 милях от Маленькой Америки. Лебедки были уже наготове и люки открыты. Запасы, предназначавшиеся для Маленькой Америки, а также огромные тюки с почтой возвышались на палубе.

В 11 часов 30 минут первые нарты, нагруженные почтой, прибыли на станцию, и как только мешки были внесены в здание столовой, вся жизнь города замерла. Новилл выкли-

кал имена и раздавал корреспонденцию: «...Блэкбери... Брэмхолл... Дэер... Корей...» В 20 минут мешки (и столовая) опустели, и в течение последующих нескольких часов слышно было лишь, как вскрывались конверты, шелестела бумага, переворачивались страницы и раздавались отдельные бессвязные обрывки дружеских бесед:

«Взгляни на карточку моего сынишки. Он здорово вырос...»

«Нет, мне совсем не нравятся эти новые модели автомобилей — они слишком...»

«Какую хорошую книжку мне прислали. Как раз то, что я хотел».

«Послушай, замечательный новый анекдот. Один коммивояжер однажды...»

«Бедняга Эдди. Потерпел аварию. Крылья отломились. Неизвестно, выживет ли он сам».

«Да говорю тебе, отец пишет: «Кризис кончился». Неужели это правда?..»

«Чорт возьми! Все мои девочки замуж вышли — и Мэри, и Дэзи, и Джэн...»

Казалось, вихрь жизни внезапно ворвался в наш застывший подземный мирок, принеся с собой радости и печали, надежды и опасения, накопившиеся за полтора года неизвестности и оторванности. Радио, несомненно, замечательное изобретение, но почта — это чудо.

С «Бэра» каюры вернулись, расточая похвалы судовому коку и повествуя о редкостных яствах в его камбузе, о свиных котлетах, таявших во рту, об изумрудно-зеленом салате и золотистом картофеле, более нежном, чем пища богов. Я нашел Перкиса, с неподдельным восторгом рассматривающего сырой лук, апельсины и яблоки, словно он впервые лицезрел эти необычайные плоды.

После краткой выгрузки началась томительная погрузка. Вездеходы доставляли поклажу до вершины барьера, у залива Элинор Боллинг, в 100 метрах от кромки. Оттуда груз перевозили собаки, совершавшие $2^1/_2$-мильный рейс до корабля. Инглиш откомандировал 6 человек экипажа, чтобы ускорить эвакуацию.

Повторилась страдная пора выгрузки, с той лишь разницей, что теперь наши шаги были обращены в противоположную сторону. Мы снова боролись с коварной антарктической стихией — со штормами и предательским льдом. Вьюга бесновалась, и «Бэр» плясал на взбаламученном море. Наши старые недруги — восточный и северо-восточный ветры — дули

с неослабевающей силой. Термометр показывал 4—5° ниже нуля, снежная поверхность стала рыхлой, и сани поминутно проваливались или опрокидывались. 26-го снегопад при нуле превратился на короткое время в настоящий дождь — капельки, разумеется, тотчас же замерзли и покрыли антенны, радиомачты и все наружные предметы тонким налетом прозрачного льда. Весь январь свинцовая пелена застилала небо, и солнце просвечивало лишь на краткие мгновения.

Между 19 и 23 января «Бэр» пять раз вынужден был сниматься с причала, чтобы избежать напора льдов. Однажды Шлоссбах, совершая последний полет на «Фэрчайльде», перелетел над кораблем и увидел, что «Бэр» пришвартован к льдине, которая на расстоянии 400 метров к югу откололась от припая. Мы по радио известили об этом капитана. На рассвете 23-го ветер, достигший силы урагана, заставил судно снова выйти в море, и на этот раз злополучный «Бэр» семь дней подряд не мог пристать к берегу. Лейтенант Инглиш, находившийся в Маленькой Америке, оказался отрезанным от корабля, и управление судном перешло к Иохансену, который и без того ворчал на недостаток людей — шесть человек команды работало грузчиками на берегу. Лед взламывался и рассыпался как очень спелый, очень старый сыр.

Но нет худа без добра, и два наших ученых, океанограф Роос и биолог Перкинс, извлекли не малую пользу из создавшейся ледовой обстановки. Объединенными усилиями им удалось собрать дночерпателями обильную жатву. С разных глубин, от 480 до 540 метров, они подняли на поверхность морские лилии, голотурии, полихеты, оболочники, пластинчатожаберные, мелкие губки, мшанки, морские звезды, пантоподы, двустворчатые моллюски, брахиоподы и т. д. Кроме того, в дночерпателе находились образцы донных пород в виде угловатых ледниковых обломков, гальки и голубой и желтой глины. В большей части это были образцы кислых изверженных пород. Осадочные породы были представлены небольшим количеством зеленого сланца и рыхлого песчаника. Имелся также один кусок конгломерата, цементированного железом.

Но за исключением Рооса и Перкинса, жители Антарктики с нетерпением ожидали возвращения «Бэра» и прибытия «Рупперта».

Встретив на своем пути тяжелый пак, «Руппert» 26 января проник в воды Китовой бухты и ощупью в ослепляющую пургу двинулся дальше, ориентируясь по радиопеленгам с

«Бэра». Корабли обменялись приветствиями, а затем наше стальное судно волей-неволей присоединилось к своему деревянному товарищу, и они вдвоем принялись крейсировать вверх и вниз по бухте, словно два привидения, окутанные серой мглой. Можно себе представить, какое это было приятное зрелище для зимовщиков, глядевших на море с утесов барьера!

За все наше пребывание в Маленькой Америке это была, пожалуй, самая томительная неделя. Мы снова встретились лицом к лицу с разгневанной, враждебной природой, против которой и человеческая энергия и человеческая изобретательность были совершенно бессильны. Надо было ждать, чтобы стихия смилостивилась — другого выхода не было.

Все же мы не сидели сложа руки. Водители и кáюры, под руководством Демаса и Иннес-Тейлора, регулярно перевозили грузы в защищенное место вблизи залива Элинор Боллинг. Джун и Боулин извлекли, наконец, самолет «Форд» на поверхность земли. Все собачьи клетки были подняты из лабиринтов собачьего городка. Новилл и Раусон приводили в порядок неисчислимые тюки со снаряжением, а научные работники зорко охраняли ящики и корзины со своими бесценными научными приборами и коллекциями, с беспокойством следя за тем, чтобы они не очутились на дне Китовой бухты.

Я старался запастись терпением, так как это лучшее оружие, которое можно противопоставить прихотям полярного мира. Но даже ангельское терпение не могло изменить того факта, что вынужденная задержка съедала горючее кораблей, нервировала и раздражала людей, и, — что хуже всего, — возрастала опасность, что стойкие восточные ветры пригонят лед в Китовую бухту и еще быть может на много недель задержат корабли.

Когда лед в заливе окончательно взломался, он унес с собой единственный приемлемый спуск для собачьих упряжек. Чтобы избежать длительного окольного пути, надо было привести корабли ближе и продолжать погрузку непосредственно с барьера. Это было так же опасно, как и во время выгрузки в 1934 году, но теперь мы могли скорее пойти на это, так как наша исследовательская программа была с честью выполнена и ей ничто уже не угрожало.

Так как «Рупперт» был более уязвим, мы решили держать его на рейде, пока «Бэр» не передаст ему все наши запасы, за исключением самолетов, вездеходов и прочих громоздких предметов, которые он не мог взять на борт. Мне хотелось

как можно меньше подвергать ледовой опасности наш стальной флагманский корабль.

## IV

29 января «Бэр» подошел к берегу, но Инглин едва успел вернуться в свой плавучий дом, как началось сильное движение льда, и корабль поспешно снялся с причала. Каюры, спускавшиеся с нагруженными нартами, остановили собак и излили душу в мало цензурных, но зато вполне искренних и простительных проклятиях и ругательствах.

На следующий день ветер утих, и Инглин сообщил по радио, что он направляется к заливу. Вездеходы и упряжки устремились к припаю.

«Бэр» пришвартовался к выступу барьера, полого спускавшемуся до 5 метров над уровнем моря. Упряжки подвозили грузы, судовая команда при помощи зимовщиков снимала их с саней и поднимала по двум узким сходням на корабль. Все это делалось в величайшей спешке. Поглощенные работой люди забыли о предательской стене льда.

При обычной жуткой тишине 15 метров барьера, с едва уловимым вздохом, откололись от основной массы льда. Поултер, поднимавшийся по трапу с тяжелым ящиком на плече, совершил поистине акробатический прыжок на палубу, прежде чем сходни успели подломиться под его ногами. Корабль со стоном накренился под тяжестью льда, а затем медленно выпрямился. Кто-то на корме с похвальной находчивостью отдал задний трос и ослабил таким образом силу удара. Люди, находившиеся под палубой, рассказывали, что сотрясение шпангоутов было такое, словно судно наскочило на риф.

Но подобные происшествия нас уже не пугали. Мы считали их в порядке вещей. «Бэр» покинул опасное место и пришвартовался в нескольких метрах от старого причала. Если бы такой удар пришелся на долю нашего хрупкого «Рупперта», исход, вероятно, был бы совсем иной.

Погрузка возобновилась, и, я думаю, ее смело можно назвать беспримерной в истории Антарктики.

Шесть дней подряд, непрерывным потоком, грузы перевозились из Маленькой Америки на вездеходах до барьера, затем на собачьих упряжках к припаю и, наконец, на «Бэре» к «Руперту». По этой восьмимильной бесконечной цепи транспорта, состоявшей из машин, собак, вспомогательного

судна и флагманского корабля, Маленькая Америка, мало-помалу, исчезала в мощных трюмах «Руперта».

Что это была за работа! Зимовщики и члены судового экипажа трудились по 60 часов подряд, и некоторые, казалось, находились на грани прострации. В Маленькой Америке люди спали на столах в здании столовой и во «Дворце науки». В домах стояла невообразимая стужа, так как ни у кого не было времени и сил растопить печи. И в течение всего этого мучительного периода линия сообщения между станцией и кораблями находилась под постоянной угрозой. Мощные льды, гонимые северо-восточными ветрами, приближались к бухте. Ертсен на «Руперте» проследил их до восточного мыса, но даже в бинокль не видел им конца.

Это был не годовалый изъеденный лед, а смесь из осколков айсбергов и двухлетнего припая. Если бы эти льды забили бухту, ни одно судно в мире не в состоянии было бы пробить их. Курсируя между «Руппертом» и берегом, «Бэр» с большим трудом прокладывал себе дорогу сквозь полосы дрейфующих льдов.

1 февраля ветер, к счастью, утих. Впервые за много недель лопасти ветряного двигателя на радиомачте стояли без движения. 2-го все наши самолеты покинули станцию — «Форд и «Пилгрим» на буксире у клетрака, а «Уиллиам Хорлик» и «Фэрчайльд» — на собственном ходу. Грохот моторов прозвучал, как погребальный звон по Маленькой Америке.

В тот же день Хейнес и Гриммингер разобрали метеорологическую станцию, а два дня спустя Брэмхолл и Цун официально закрыли магнитный павильон. Дэер, Хэтчесон, Уэйт и Бэлей упаковали громоздкое радиооборудование и силовую установку, оставив в Маленькой Америке лишь походную радиоустановку.

3 февраля на берегу находились еще 4 самолета, 2 ситросна, клетрак, 3 авиационных мотора, 2 механических станка, коровы и пингвины и около 15 тонн всевозможного снаряжения, слишком тяжелого для лебедок «Бэра».

В полночь «Рупперт» занял причал «Бэра». Хотя наш флагманский корабль уже 8 дней находился в водах бухты, он впервые коснулся припая, и мы лишь сейчас могли приветствовать его команду. Море было спокойно, как мельничная запруда. Падал снежок.

За 17 часов, которые «Рупперт» находился у берега, мы погрузили на корабль все 4 самолета. После них на палубу торжественно вступили коровы, все с тем же меланхоличе-

ским видом, с которым они взирали на всю экспедицию. «Развеселись, старушка! — воскликнул Кокс, лаково похлопывая свою любимицу, — ведь ты же скоро будешь пастись на зеленом лугу!» Не знаю, какие заманчивые перспективы можно было посулить пингвинам. 19 птиц были доставлены на корабль в собачьих клетках.

Тут опять показался движущийся лед, и командир Ертсен, не испытывая ни малейшего желания ближе познакомиться с ним, благоразумно отчалил. Последними взбежали по трапу каюры вместе со своими питомцами.

Неногруженными остались вездеходы, авиационные моторы, сено для коров и секции домов. В залив вошел «Бэрд», и экипаж его, готовясь к третьей бессонной ночи, взялся за работу.

Тем временем Маленькая Америка заканчивала вторую стадию своего существования. После обеда я вернулся с Демасом на вездеходе, чтобы забрать мое последнее имущество. В зданиях впервые царило полное безмолвие. Не могу сказать, чтобы столица Антрактики представляла красивое или привлекательное зрелище. Зияющие стены туннелей были замараны машинным маслом, на каждом шагу валялись сломанные ящики, пустые корзины, бутылки с мозольной жидкостью, зубная паста, обледенелые консервы и пр. Такой же неопрятностью отличались и наши жилища — они были усеяны с пола до потолка обломками и обрывками всевозможных, не поддающихся описанию вещей, которые можно найти лишь после полярной экспедиции. Со стен и потолка уже свешивались ледяные сосульки. При виде всего этого запустения чувство неизъяснимой, глубокой тоски защемило мне сердце. В углу нетопленного темного дома радистов сидел Хэтчесон, безмятежно покуривая трубку.

— Ну что, Хэтчесон, — спросил я его, — рад, что покидаешь Антарктику?

— Не знаю, — ответил Хэтчесон с ноткой сомнения в голосе, — ведь здесь было совсем не плохо.

Новилл и Раусон, нагружавшие вездеход последними остатками нашего «багажа», сообщили, что можно отправляться в путь. Хэтчесон телеграфировал Бэлею на «Рупперт» о «закрытии» радиостанции. Из механической мастерской вышел Бойд, неся в руках сверток с инструментами. С Демасом у руля мы совершили в последний раз путешествие к кораблю. Маленькая Америка исчезла из виду. Лишь стройные радиобашни — единственный памятник труду и энергии чело-

века — незыблемо возвышались над волнистыми пространствами снежной пустыни.

V

Всю ночь с 5-го на 6-е героическая команда «Бэра» опустошала береговой склад. К утру погода испортилась, ветер заметно усилился, и судно вышло из залива, чтобы окончить перегрузку под защитой барьера. Палубы «Бэра» были завалены самой диковинной мешаниной грузов. Тут были и секции домов, и ящики с геологическими коллекциями, авиационные моторы, пустые бочки из-под горючего, палатки, личное имущество зимовщиков, собачьи клетки и даже целый вездеход № 1.

— Что бы вы ни захотели — у нас все есть! — шутливо крикнул лейтенант Инглиш с мостика.

В 3 часа 30 минут перегрузка с «Бэра» на «Рупперт» закончилась. Тем временем ветер отогнал корабли далеко в море.

— Хотите, чтобы мы вернулись к берегу и попытались взять оставшиеся грузы? — спросил Инглиш.

— Нет, не надо, — ответил я. — Лучше не искушать судьбы.

На барьере остались клетрак, ситроен № 2, два снежных автомобиля, кучка сена и всевозможные мелочи, унаследованные от нас Антарктикой.

Пять минут спустя «Рупперт» направился на запад, вдоль барьера, к бухте Дисковери, где мы хотели поймать пингвинов. Несмотря на то, что небо было частично покрыто облаками, день выдался на славу. Из винно-красного моря поднимались сияюще-белые, словно изваянные из алебастра, стройные утесы барьера. Небо у горизонта было подернуто золотистой дымкой. Прибрежные скалы густо чернели птицами, которые взлетели в явной панике, услышав непривычный шум корабля. Кто-то крикнул на мостике, — я обернулся и увидел, как в отдалении большая глыба барьера низверглась в море, бесшумно растаяв в розоватом облаке мглы. Но подобные происшествия потеряли для нас свою остроту. Мой взгляд упал на муху, кружившуюся по каюте, и ее деловитые полеты так меня удивили и увлекли, что я все на свете забыл.

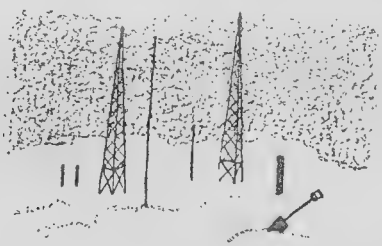
Где-то на борту мои товарищи-зимовщики, слишком утомленные, чтобы заснуть, поглощали новые запахи и звуки,

разговоры людей из другого мира, и со свежими восприятиями и ощущениями Маленькая Америка уже отходила в область воспоминаний. Другие же, испытывая значительно менее приятные ощущения, «воспринимали» качку судна и ужасно страдали.

## VI

7 февраля, увеличив народонаселение «Рупперта» на 20 пингвинов, пойманных в бухте Дисковери, мы взяли курс на Дунедин (Новая Зеландия). Официальный выход в океан был совершен в таком густом тумане, что видимость едва достигала длины корабля. Но, как ни мрачен был день, я с легкой душой покидал шестую часть света — экспедиция с честью выполнила свое задание, и ни один из участников ее не стал жертвой предательской ледяной пустыни.

«Бэр оф Оклэнд», производивший во время рейса акустические промеры и сборы планктона, быстро отстал от флагманского корабля. Если не считать частых шквалов и штормов, порою почти достигавших силы урагана, наше северное плавание на далекую родину совершилось без всяких злоключений.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.


Предисловие . . . . . 3

*Глава I.* Вступление, план и организация похода . . . . . 7

*Глава II.* Первый натиск . . . . . 24

*Глава III.* Чортово кладбище . . . . . 36

*Глава IV.* Возрождение Маленькой Америки . . . . . 48

*Глава V.* Страдная пора . . . . . 63

*Глава VI.* Восточный рейс . . . . . 76

*Глава VII.* Столица Антарктики . . . . . 91

*Глава VIII.* Шумный, бурный месяц . . . . . 106

*Глава IX.* Осенние походы . . . . . 121

*Глава X.* В „подземелье" . . . . . 138

*Глава XI.* Антарктические будни . . . . . 157

*Глава XII.* Путь ночью . . . . . 181

*Глава XIII.* Весенняя кампания . . . . . 208

*Глава XIV.* За рубежом открытий . . . . . 225

*Глава XV.* О многострадальных мотористах и доблестных летчиках . . . . . 248

*Глава XVI.* Новые земли . . . . . 272

*Глава XVII.* Финал полевых работ . . . . . 294

*Глава XVIII.* Прибытие кораблей . . . . . 306

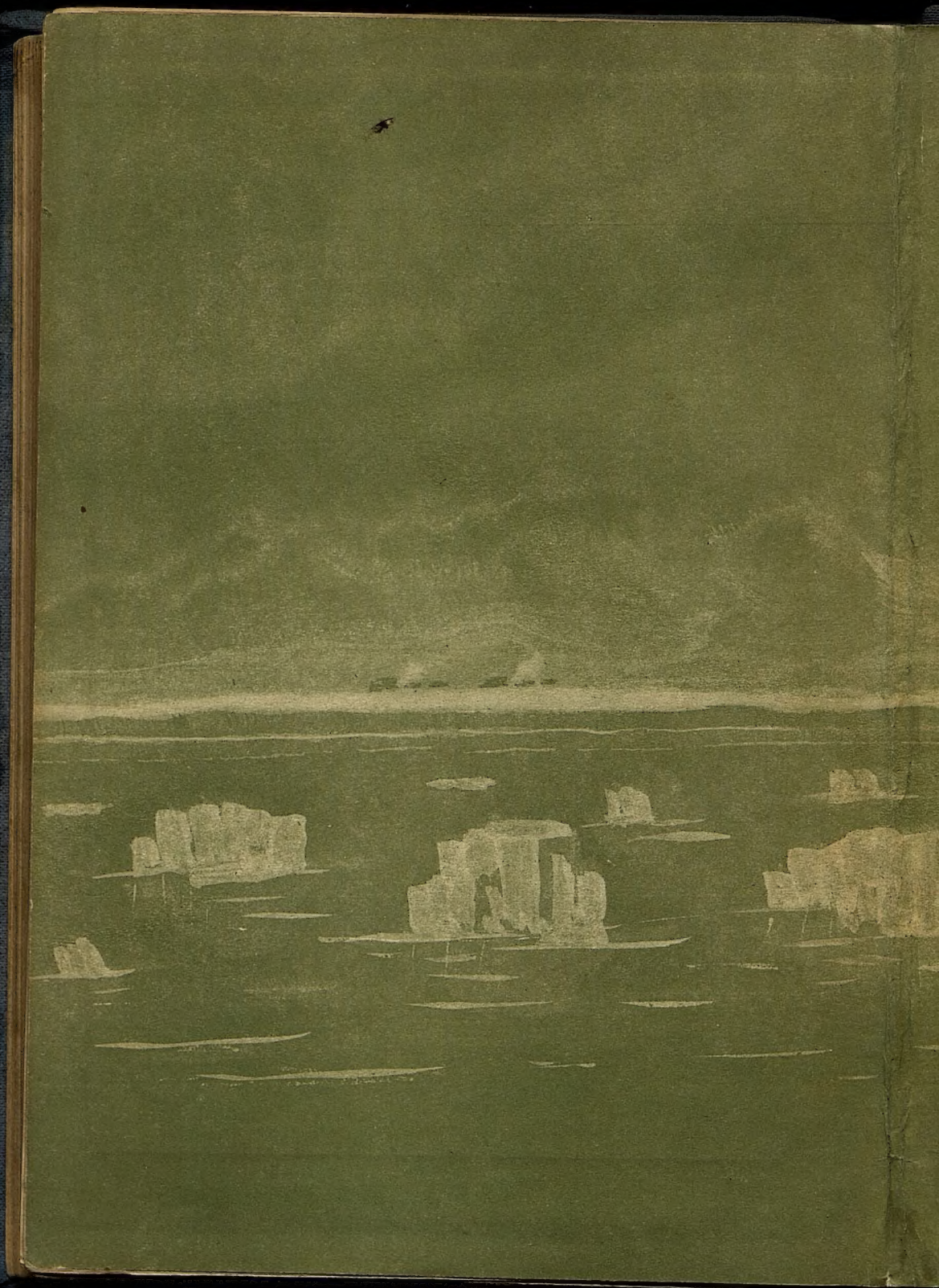

1565

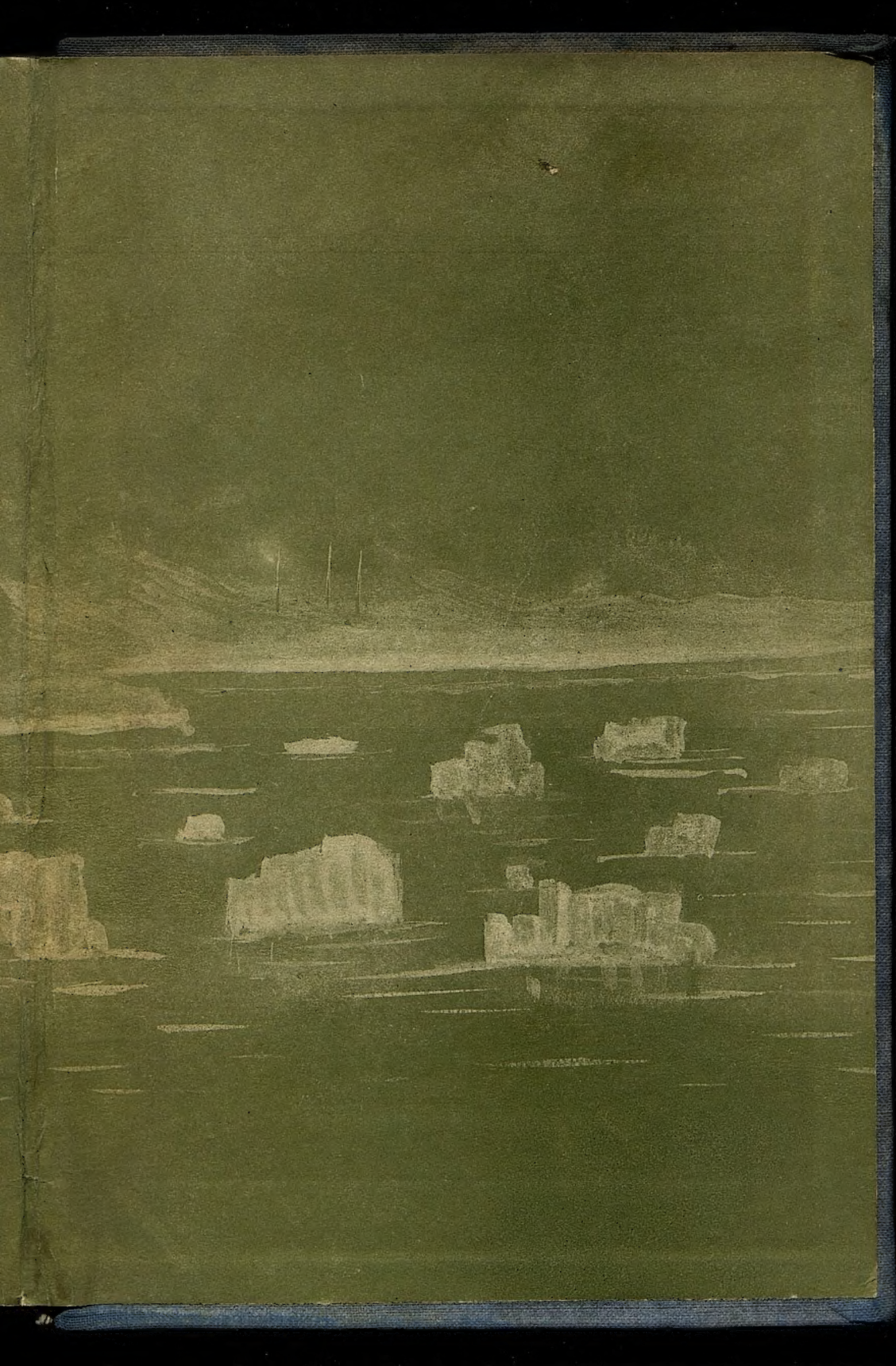
Ответственный ред. *М. М. Смирнов*
Технич. редактор *А. А. Соловейчик.*

Сдано в набор 20 августа 1937 г.
Подписано к печати 31/X 1937 г.
Бум. 60×92 см. 76000 тип. зн. в бум. л.
Объем 10 бум. л.; 20 п. л.; 19 ав. л.
Тираж 10 000 экземпляров. Изд. № 71.
Леноблгорлит № 4896. Заказ № 4305.

Картотип. Гидр. упр. УМС РККА,
Ленинград. зд. Гл. Адмиралтейства.

*Карта маршрутов экспедиции Бэрда*





Цена [illegible]

Переплет 2 руб.

1106

[illegible]